Exp. 0499
6_B_1
T1

[illegible] V

([illegible] - 20)

INDICE

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
6.B.1	499	Informe Operación Rosario (1)

05 OCTUBRE

FOLIO 01

C.O.A.C.
EXPTE. INTE NO Nº 0499

C.O.A.C.
ARCHIVO 1º

OPERACION "ROSARIO"

CLASIFICADO

BÜSSER - PITA - SEINELDIN - GAFFOGLIO - PAYBA - WEINSTABL- CARBAJAL - THEAUX - BOTTO - ARRILLAGA - ROSCOE - SANTILLAN- MONNEREAU - CUFRE - CITTA - ROBLES - PEREZ - OULTON - FORBICE - LUGO - GARCIA QUIROGA- ARRUANI- MILLAN- FALCHI-

PALACIOS.

FOLIO 182

CLASIFICADO

INDICE

Capítulo I - Comentario General. 1

Capítulo II - El Planeamiento de la Operación. 6

1. Comienzo del Planeamiento. 6
2. Se inician las tareas de planeamiento en los Estados Mayores. 17
3. Proceso de planificación. 18
4. Medidas adoptadas en previsión de tener que ejecutar acciones reales. 25
5. Apreciaciones hechas en el Comando de la IM para la ejecución de la operación asignada a la Fuerza de Desembarco. 26
6. Conformación progresiva del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco y desarrollo del Plan. 27

Capítulo III - La Travesía. 46

Capítulo IV - Ejecución de la Operación. 55

Capítulo V - Relatos de los Jefes. 73

1. Relato del Comandante de la Fuerza de Desembarco. 74
    - a. El Planeamiento. 74
    - b. Manifestaciones públicas y actitud de los medios de comunicación social respecto al problema Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. 76
    - c. Periodistas en la operación. 83
    - d. Nombre de la Operación. 91
    - e. Reunión y cambio de plan el 1-IV-82. 94
    - f. La noche antes del desembarco. 108
    - g. El desembarco. 111
    - h. La rendición del Gobernador y la guarnición británica. 118
    - i. El día 3 de abril. El regreso. Repercusión pública. 139

SOR
NA

EL IMPRE
INDUSTRIA AR

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

SOR
ENTINA

j. Reflexión final 143

2. Relato del Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor, Capitán de Navío IM MIGUEL PITA 146

3. Relato del Oficial de Inteligencia, Capitán de Fragata IM GUILLERMO BOTTO 163

4. Relato del Oficial de Operaciones, Capitán de Fragata IM LUIS A. CARBAJAL 175

5. Relato del Oficial de Personal y Logística Capitán de Fragata IM HERNAN L. PAYBA 187

6. Relato del Oficial de Embarco, Teniente de Navío IM ESTEBAN CITTA 199

CLASIFICADO

7. Relato del Jefe de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco, Capitán de Corbeta IM ROBERTO ROSCOE 201

8. Relato del Ayudante del Comandante de la Fuerza de Desembarco, Capitán de Corbeta IM OSCAR MONNEREAU 210

9. Relato dle Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.1., Capitán de Fragata IM ALFREDO WEINSTABL y sus subordinados: Teniente de Navío DIPAOLA, Guardiamarina NICOLA, Suboficial Primero ORTIZ, Teniente de Navío ARRUANI, Suboficial Primero MILLAN, Cabo Primero FALCHI, Cabo Primero PALACIOS y Conscripto Clase 62 VAZQUEZ 214

10. Relato del Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.2. Capitán de Corbeta IM HUGO SANTILLAN. 256
Relato del Jefe de la Sección "F" del BIM 2, Teniente de Corbeta CARLOS SCHWEIZER 286

11. Relato del COmandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, Capitán de Corbeta IM GUILLERMO SANCHEZ SABAROTS 289

11.1. Relato de las actividades desarrolladas por la Agrupación de COmando Anfibio (U.T. 40.1.3. y 40.1.5.) Teniente de Navío IM SERGIO ROBLES 299

12. Relato del Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.4. Capitán de Corbeta RAUL CUFRE 319

13. Relato de la acción de la Unidad de Tarea 40.1.5. Teniente de Fragata IM GUSTAVO LUGO. 323
Relato del Teniente de Fragata DIEGO GARCIA QUIROGA 334

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

14. Relato del Jefe de la Batería de Artillería Teniente de Navío IM MARIO PEREZ 344

15. Relato del Jefe de la Reserva, Teniente de Navío IM OSCAR OULTON 346

16. Relato del Jefe de los Servicios para Apoyo de Combate, Capitán de Fragata IM VICTOR THEAUX 351

17. Relato del Jefe de la Unidad de Tarea de Asuntos Civiles, Capitán de Corbeta IM MARTIN ARRILLAGA 355

18. Relato del Jefe de la Unidad de Tarea del Ejército Argentino, Teniente Coronel MOHAMED SEINELDIN 361

19. Relato del Jefe de la Compañía de Vehículos a Oruga, Teniente de Navío IM MARIO FORBICE 366

20. Relato del Capitán de Fragata AURELIO GAFFOGLIO 374

Capítulo VI - Anécdotas 389

Capítulo VII - Manifestaciones públicas posteriores al 2-IV-82 411

AGREGADOS:

N° 1 - Orden del Comandante de la IM N°1/82 444

N° 2 - Carta de las Islas Malvinas 446

N°3 - Plano de la localidad de Puerto Stanley y Plan de ocupación 447

N°4 - Desarrollo de la operación según el Plan 448

N°5 - Desarrollo real de la operación 449

N°6 - Cuerpo de la Orden de Operación ROSARIO 450

N°7 - Apreciación hecha en el Comando de la IM para la ejecución de la operación asignada a la Fuerza de Desembarco. 461

X N°8 - Directiva del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas a la Fuerza de Desembarco 495

N°9 7 - Diagrama del movimiento de los Comandos Anfibios 496

N° 10 8 - Diagrama del Ataque a Moody Brook 497

N°11 9 - Lista del personal interviniente en la Operación ROSARIO 498

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

FOLIO N° 25

CAPITULO I

COMENTARIO GENERAL

Contraalmirante IM Carlos Büsser

Este libro describe parte de una operación militar exitosa realizada por la República Argentina el 2 de abril de 1982; fue la ejecutada para desalojar a la guarnición militar y a las autoridades británicas de las Islas Malvinas, instalando en su reemplazo autoridades y fuerzas argentinas. De esa operación, centra el relato sobre las actividades de la Fuerza de Desembarco, que fue la que se encargo de ejecutar la captura de los objetivos en tierra en la zona del entonces Puerto Stanley y estuvo integrada por efectivos de la Infantería de Marina, del Ejército y de los Buzos Tácticos de la Flota de Mar.

Esta operación de recuperación, en lo que involucró a la Fuerza de Desembarco es lo que se denominó Operación Rosario.

Debe tenerse en cuenta que su planificación comenzó como una previsión que de ningún modo implicaba la idea de ejecución cierta o a un plazo determinado. Este carácter de planeamiento meramente preventivo se mantuvo desde enero de 1982 hasta el día 23 de marzo, cuando se comenzó con el planeamiento de lo que podría llegar a terminar en una operación real, como efectivamente ocurrió.

A lo largo de estas páginas el lector podrá apreciar cómo se precipitaron y aceleraron los acontecimientos y cómo el momento de la ejecución, para esta operación, no sólo no fue el más favorable, sino que resultó en muchos aspectos claramente inconveniente. No obstante estas circunstancias, los amplios márgenes de seguridad adoptados permitían tener la certeza de que la acción de recuperación sería exitosa.

En estas páginas el lector no debe buscar el detalle de las negociaciones políticas de alto nivel que llevaron a ejecutar la operación, ni sus fundamentos estratégicos, ni la apreciación política y militar que se realizó para determinar la fecha y forma en que se hizo. Tampoco debe buscarse el detalle o las motivaciones de las decisiones y acciones posteriores al 2 de abril ni referencias a las acciones llevadas a cabo en GEORGIAS el 3 de abril. Este es, exclusivamente, el rela

ARCHIVO GENERAL DE LA N
FOLIO N° 26

to de cómo la Fuerza de Desembarco planificó y ejecutó la operación de recuperación de las Islas Malvinas.

Esta Fuerza de Desembarco dio por finalizada su misión el mismo día 2 de abril en horas de la tarde y el día 3 ya se encontraba, casi por completo, de regreso en sus alojamientos normales de la Argentina continental.

Cometerá un error el que busque en estas páginas acusaciones, reproches o imputaciones. No los hay. El éxito fue completo. Los rozamientos, si los hubo, fueron los propios a esperar en todo drama humano como es una operación militar. Se solucionaron en los niveles y con las aclaraciones correspondientes.

Este libro ha sido escrito por los hombres que ejecutaron la operación, basándose en las anotaciones que ~~realizaron~~ formularon pocos días después de su realización, y antes del 14 de junio. Por lo tanto, en sus expresiones se verá el orgullo por la tarea bien realizada, sin que aparezca, salvo alguna contada excepción, el sabor amargo del revés posterior.

Será posible apreciar la prolijidad del planeamiento realizado, la profundidad de los análisis y el extremo cuidado y empeño puestos por cada uno para que el personal tuviera el mejor adiestramiento y el material se encontrara en las mejores condiciones concebibles. Cada uno de los que intervinieron lo hicieron poniendo en su tarea lo mejor de sí. El resultado exitoso fue producto del esfuerzo de todos, de su disciplina, eficiencia y capacidad militar y de la abnegación de los que trabajaron en tareas auxiliares pero no por ello menos importantes.

El hecho de que el secreto de la operación que se planificaba no se haya vulnerado es una ejemplar demostración del espíritu y disciplina del personal interviniente. Esta operación militar, realizada en los primeros meses del año, se ejecutó enmarcada en un muy poco frecuente condicionamiento: ser incruenta y no causar destrucciones en las propiedades privadas. Se apreciará en estas páginas cómo tal propósito se cumplió en virtud del elevado sentido de responsabilidad de los que participaron, cualquiera fuera su jerarquía o su puesto de combate.

FOLIO N° 07

En esta operación intervino un alto porcentaje de personal militar de los cuadros permanentes, pero también lo hicieron jóvenes conscriptos que estuvieron a la altura de las circunstancias. Fueron buenos combatientes, valerosos y esforzados, tanto los de la Armada como los del Ejército.

El mayor valor de las páginas que siguen se centra en los relatos de cada uno de los participantes. No obstante, se consideró necesario hacer un relato frío, breve y conciso de toda la operación a fin de facilitar la comprensión del lector, cuando llegue a los relatos personales.

En los capítulos II, III y IV un equipo de redacción de la Fuerza de Desembarco describe en forma cronológica la tarea realizada. En los capítulos V y VI se expresan las vivencias personales de los Jefes que condujeron las principales fracciones de combate y de sus subordinados. Aparecen así diferentes estilos y modalidades de redacción. En algunos casos, se registran relatos profundamente emotivos y vívidos, tales los de los Capitanes Santillán, Monnereau, Carbajal y del Teniente García Quiroga. En otros, una seca y concisa redacción refiere en forma absolutamente escueta episodios que el lector deberá imaginar en su real dimensión humana.

Se ha preferido que cada relato quede tal como lo escribió su autor, considerando que esta obra sólo tiene el propósito de hacer conocer cómo trabajaron, vivieron y sintieron los hombres que desembarcaron el 2 de abril en las Islas Malvinas. Asimismo, será posible observar ligeras discrepancias en las descripciones personales de los diferentes participantes. Ello se debe a que cada uno relató los hechos según cómo los vivió y cómo los interpretó, dentro del secreto de la tarea que se realizaba y de las cambiantes y confusas situaciones que se viven en una acción militar.

En los agregados se podrá apreciar algunos de los documentos que enmarcaron la operación. En ellos será posible comprobar hasta qué detalle se llevaron las previsiones. Sólo quedaron fuera de ellas los imponderables y la incertidumbre que son propios de la guerra.

La actividad logística de respaldo de la operación fue excelente. No hubo errores, olvidos o carencias. Se llevó material y elementos

ARCHI ENERAL DE LA
09

en abundancia y sin despilfarro. Si la operación no hubiera sido exitosa y se hubiera complicado o demorado, el apoyo logístico era suficiente para permitir sostener un combate prolongado, sin carencias de ningún elemento.

Se pudo comprobar el alto nivel de cooperación y de adiestramiento de todas las unidades de la Armada y la capacidad desarrollada para trabajar conjuntamente con tropas del Ejército , con las que se mantuvieron no sólo cordiales relaciones de tipo personal sino que además se ejecutaron operaciones en estrecha coordinación.

A un espíritu poco avisado podría parecerle que la Fuerza Aérea Argentina estuvo ausente de esta operación. No fue así. La información que proporcionó en los primeros momentos del planeamiento, y con posterioridad, fue invalorable. Su actuación recién comenzó cuando la operación de recuperación/Rosario había finalizado. Ese es el motivo por el que en estas páginas no se haga referencia a ella con mucha asiduidad.

Entre los agregados, se incluye una relación con la totalidad de los nombres de los participantes, con su puesto de combate y, para los conscriptos, con sus domicilios. En el caso del personal militar permanente se ha estimado que en virtud de ser muy cambiantes los domicilios, era preferible indicar su lugar de nacimiento.

Los integrantes de la Fuerza de Desembarco siempre tuvieron conciencia clara de dos circunstancias determinantes de la operación.

La primera de ellas radica en el hecho de que ningún jefe ni ningún conjunto de hombres puede conformar una organización militar eficiente y capaz de realizar una operación como la que se ejecutó, si no hay una capacidad previa totalmente desarrollada, tanto en la doctrina y los conocimientos y capacidad del personal, como en el material disponible. El hecho de que esto fuera realidad en la Armada a principios de 1982, es un mérito atribuible a todos aquellos que a lo largo del tiempo trabajaron y perfeccionaron a esta Fuerza.

La segunda resulta de la acción de los restantes integrantes del

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 09

poder naval. La Fuerza de Desembarco tuvo la suerte de ejecutar la operación más visible y notoria, pero nada de ello hubiera sido posible sin la actividad desarrollada en esa oportunidad por los elementod de la Aviación Naval y de la Flota de Mar, cuya participación integral fue factor primordial para el éxito.

Estas dos circunstancias deben ser tenidas en cuenta por el lector en forma permanente,porque sólo así se podrá comprender el alcance de lo que se expresa en muchos pasajes, donde el orgullo por lo realizado hace que se formulen referencias sólo a la Infantería de Marina. El concepto básico que animó a todos los que intervinieron en la Operación de recuperación "Rosario"fue sintetizado en la Orden del Comando de la IM

XX N°1/82. (Agregado N°1)

ARCHIVO GENERAL DE LA
N° 10

CAPITULO II

EL PLANEAMIENTO Y PREPARACION DE LA OPERACION

1.- Comienzo del planeamiento

En el mes de enero de 1982 el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo impartió a sus subordinados directos, los Comandantes de la Flota de Mar, de la Infantería de Marina, de la Aviación Naval, y a su Jefe de Estado Mayor, Contraalmirantes Gualter Allara, Carlos Büsser, Carlos García Boll y Angel M. Rodriguez, la orden de iniciar un planeamiento preventivo ante la eventualidad de tener que emplear fuerzas de la Armada debido a la mala evolución que mostraba la negociación diplomática con Gran Bretaña por la recuperación de la soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

Paralelamente con ese planeamiento, el propio Vicealmirante Lombardo debía integrar un grupo de trabajo conjuntamente con el General García y el Brigadier Mayor Sigfrido Plessl, para adoptar las previsiones necesarias por si la conducción política nacional se veía obligada a emplear el poder militar en una emergencia extrema.

En virtud de la orden recibida, el Comandante de la Infantería de Marina (I.M.) comenzó a adoptar en su ámbito una serie de medidas para mejorar el alistamiento de sus fuerzas y obtener las mejores informaciones que permitieran el rápido montaje de cualquier operación que se estimara necesaria. Otro tanto hicieron en su ámbito los Contraalmirantes Allara y García Boll.

Comenzó así para la Infantería de Marina una serie de actividades que desembocarían el 2 de abril en la captura de la ciudad capital de las islas Malvinas.

Dentro de la Infantería de Marina las tareas que siguieron pueden encuadrarse en los siguientes períodos:

1° Desde enero hasta el 23 de marzo, un lapso de actividades cuya motivación sólo conocían unos pocos oficiales, los que reunieron información y concibieron un plan general sobre cómo resolver una acción de captura de las islas. En este

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 11

7

período, y en el marco de medidas no muy comprensibles para los que no estaban en conocimiento de las previsiones en curso, se orientó el adiestramiento normal del algunas unidades y se intensificó la tarea de mantenimiento y preparación del material prevista para el año.

2° Entre el 23 y el 26 de marzo, y en virtud del incidente desencadenado en Georgias con un grupo de operarios argentinos, se aceleró drásticamente el proceso de planeamiento de una operación para la captura del entonces llamado Puerto Stanley.

3° El 26 de marzo se recibió la orden de embarcar y zarpar hacia el Sur a fin de estar en condiciones de ejecutar la mencionada operación si se decidía que ello era necesario. Hasta ese momento todo se desarrollaba en el campo de las previsiones y podía darse marcha atrás sin inconvenientes.

4° El 28 de marzo se concretó el embarco de la Fuerza de Desembarco en los buques que la trasladarían al Sur.

5° Desde el 28 al 31 de marzo la Fuerza de Tarea conformada por los buques de transporte y los buques de guerra que los protegían y debían darles apoyo se desplazaron con rumbo directo al Sur. Este viaje tanto podía terminar en Malvinas como en Ushuaia o en cualquier otro puerto o playa del sur argentino, o aún en su punto de origen, Puerto Belgrano.

6° Desde el 31 hasta el 2 de abril el viaje con rumbo directo a Puerto Stanley.

7° El 2, captura de Puerto Stanley.

8° Entre el 2 y el 3 transferencia del objetivo al Ejército Argentino y regreso de la Fuerza de Desembarco a los cuarteles de alojamiento normal, lo que finalizó el 4 de abril a medio día.

FOLIO Nº 12

8

8

2.- Planeamiento y preparación hasta el 23 de marzo.

Luego de los primeros análisis realizados en enero y febrero quedó claro que lo que estaba en ejecución tenía un mero carácter preventivo, y se realizaba como una previsión destinada a evitar ser sorprendidos por acontecimientos indeseables o irreversibles. Esta tarea no se presentaba con perspectivas demasiado halagüeñas como para entusiasmar a los que intervendrían en ella ya que casi todos los que participaron ya habían trabajado sobre el mismo asunto en otras oportunidades. En realidad, el tema de la captura de Malvinas es un viejo problema que muchas veces se ha analizado en las Escuelas de Guerra y en los comandos como marco de ejercitaciones y de estudios, de modo que para el espíritu de muchos, casi para el de todos, esta era una más de esas tareas de planificación que luego de finalizadas van a descansar en un archivo. En ese período eran muy pocos, si es que había alguien, que creyera con firmeza que esta operación se concretaría.

Asimismo quedó claro la intención superior de que si se efectuaba una operación para la reconquista de Malvinas ella debía ser realizada bajo tres condicionantes o requisitos básicos: ser incruenta respecto a la población y en todo lo posible respecto a la tropa británica, ser ejecutada por sorpresa y ser de duración muy breve.

Debía ser incruenta respecto a la población, ya que si bien se tenía conciencia de que esta no era adicta a la República Argentina, también era cierto que se encontraba dentro del territorio argentino y en consecuencia había que protegerla todo lo posible. La idea de incruenta llevaba implícita la de no causar destrucciones innecesarias en las instalaciones privadas ni en los servicios públicos. Respecto a la tropa británica el requisito de incruento significaba causar la menor cantidad de bajas que fuera posible a fin de no dar pie a una reacción emocional en la población y gobierno británicos. Había un motivo adicional: se tenía la seguridad que si se producían bajas en la población o en la tropa defensora, la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 13

- La Fuerza de Tarea Anfibia estaba integrada por la Fuerza de Transporte, la Fuerza de Cobertura y la Fuerza de Desembarco, que era la responsable de lograr la captura de la guarnición militar y de las autoridades británicas y de los objetivos materiales en Puerto Stanley. El tema de este trabajo es precisamente el relato de lo que hizo esta Fuerza de Desembarco.

3.- Planeamiento entre el 23 al 26 de marzo.

El día 23 de marzo a la mañana el Almirante Lombardo ordenó a los Almirantes Allara y Büsser acelerar el planeamiento de la operación en tal forma de estar listos a recibir la orden de zarpar en el término de 48 a 72 horas. Pidió que cuanto antes se le informara si se presentaban problemas sin solución. Dado que las previsiones de realización de la operación eran para no antes del 15 de mayo, esto significaba una importante y fundamental modificación. Felizmente, en Infantería de Marina ~~se~~ habían ~~mos~~ apurado las cosas para estar listos al 15 de abril, de modo que nuestros preparativos no se veían afectados en forma considerable en lo que se refería al adiestramiento y a la preparación del material. En cambio, el planeamiento no se había realizado con gran velocidad a fin de mantener el secreto. Este era el punto que debería sufrir un fuerte impulso a partir de ese momento.

La orden del Almirante Lombardo introdujo un profundo cambio en la situación que se estaba viviendo, y exigió un análisis muy rápido, pero de ningún modo superficial, para determinar las medidas a tomar y decidir si era o no posible realizar lo ordenado. Uno de los asuntos a resolver era el referido al buque de desembarco de tanques "Cabo San Antonio" y el Batallón de IM Nº2 (BIM 2) que se encontraban realizando su período de adiestramiento. Se decidió que este continuara como estaba previsto. Además, resultó evidente que se debía acelerar el proceso de planeamiento, lo que exigía un mayor número de personal involucrado. Se decidió incrementar el número de oficiales que intervendrían en la tarea, a conciencia de que

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 14

11

se comprometía el secreto de la operación, reiterándose en todos los niveles la necesidad de discreción. En este sentido no se detectó una sola infidencia o error. Por otra parte, era necesario comenzar una serie de tareas de preparación del material y aprovisionamientos que exigía el trabajo de casi todos los talleres especializados y órganos logísticos de la Base de Puerto Belgrano, por lo que había que dar las órdenes correspondientes y tomar medidas que aseguraran un encubrimiento adecuado. Todo se hizo sin inconvenientes.

El clima en el Estado Mayor era de febril actividad y un cierto desconcierto ante la magnitud de la operación y, en muchos de los recién incorporados, la falta de tiempo para hacerse a la idea de lo que significaba la tarea en curso. El Cuarto de Guerra (lugar donde se planificaba), semejaba una noche de niebla por el humo de los cigarrillos. Era una extraña sensación la que se recibía al entrar, al observar la profusión de cartas de las islas Malvinas en todas partes, una pared cubierta por una enorme ampliación a Escala 1/500 de la ciudad de Puerto Stanley, y ver a Jefes entrando y saliendo con bandejas con café o barriendo pisos (no olvidemos que en ese momento sólo había 14 Jefes en la Infantería de Marina que tenían conocimiento de la operación).

En las Unidades, donde se desconocía el objeto de la operación, el desconcierto era aún mayor ante el alud de órdenes; los rumores comenzaron a circular a velocidades y sobre temas inimaginables; sin embargo, en general se hablaba de las Georgias.

Esas noches, las luces permanecieron encendidas casi hasta la madrugada en todos los cuarteles de la Infantería de Marina.

En este período se realizaron prolijas coordinaciones con los participantes del Ejército Argentino.

4.- Período del 26 al 28 de marzo.

El día 26 el Almirante Lombardo informó que la Junta Militar había resuelto destacar las fuerzas al sur a efectos de estar en condiciones de adoptar medidas en forma inmediata de acuerdo con

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 15

42
12

la evolución de la situación. Por lo tanto, ordenó preparar todo lo necesario para zarpar el 28 de marzo.

Esta orden hizo que el ritmo de actividades, que ya era grande, se hiciera vertiginoso y difícil de ocultar, debido a los muchos elementos y personal que se desplazaban hacia los lugares de embarco. No obstante, el nombre de Malvinas sólo aparecía en alguna conversación como especulaciones de tipo personal.

Paralelamente, por orden del Almirante Lombardo se destacó una fracción de unos 30 hombres del BIM 1 (que después se convertirían en 40), a cargo del Teniente de Navío Luna para subordinarse al Comandante de la Corbeta "Guerrico". Dado el secreto de la planificación ni siquiera el Comandante de la IM conocía la misión ni los detalles de la tarea a realizar por esta tropa. Posteriormente se supo que estas fuerzas habían capturado Grytviken.

Se impartió la orden para comenzar la carga, luego de haberse desarrollado con bastante detalle el plan de embarco correspondiente. Esto implicaba coordinar la llegada a los muelles y la puesta a bordo de todos los vehículos a transportar a Malvinas, los abastecimientos de víveres, combustible, munición y diferentes equipos de reemplazo o especiales, tanto de cada una de las Unidades de Tareas como de la Fuerza de Desembarco. Simultáneamente había que cargar los abastecimientos propios de los buques. En esta tarea, los oficiales de logística y los diferentes órganos de apoyo cumplieron una excelente tarea. En particular, debe tenerse en cuenta lo que significa en términos de relaciones humanas el armonizar a tantos planificadores, con requerimientos encontrados que se renuevan y se amplían cada momento. Por un lado aparecen quienes quieren llevar muchísimas cosas "por si son necesarias" y por otro aquellos que ya tienen toda la capacidad de transporte saturada y aún excedida con bastante largueza. Todo se solucionó dentro de un alto espíritu de cooperación y comprensión. Fue una tarea que comenzó el 26 y no tuvo interrupción hasta el momento de zarpar. Y nadie duda que si la zarpada se hubiera demorado, con seguridad se habrían embarcado más co-

sas. Esto es normal en cada operación anfibia. Pero vivirlo, esta vez, fue otra cosa.

Las familias, especialmente las esposas, comenzaron a asediar con sus preguntas, y a preocuparse ante la falta de respuestas concretas, o coincidentes con lo que sabían o suponían.

En el capítulo V, en los relatos de los Capitanes Pita y Carbajal se describe el Plan de Operaciones, lo que figura además como Agregado N°6.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 12

CAPITULO II

EL PLANEAMIENTO DE LA OPERACION

1.- COMIENZO DEL PLANEAMIENTO

El día 7 de enero el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo, reunió a sus Almirantes subordinados, el Comandante de la Flota de Mar, Contraalmirante Gualter Oscar Allara, el Comandante dela Infantería de Marina, Contraalmirante I.M. Carlos Alberto César Büsser, y el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Carlos Alfredo García Boll y a su Jefe de Estado Mayor, Contraalmirante Angel María Rodriguez. En esa reunión expresó que las perspectivas de un arreglo con Gran Bretaña por la disputa de las Islas Malvinas parecían poco promisorias, que se estaban presentando indicios no sólo del desinterés británico en la negociación, sino de un cambio radical de la actitud británica, lo que podría llevar a que se perdieran definitivamente las posibilidades de recuperar la soberanía sobre las islas, además de tenerse algunas informaciones que señalaban intenciones de Gran Bretaña de adoptar actitudes agresivas o de endurecimiento militar.

Agregó que la Junta Militar, ante la posibilidad de una evolución desfavorable y que pudiera ser potencial origen de un desenlace irreversiblemente desfavorable para los intereses nacionales, había decidido adoptar previsiones de carácter militar por si alguna actitud agresiva del gobierno británico o el fracaso definitivo de las negociaciones, obligaba a actuar con medios no pacíficos.

El Almirante Lombardo informó que la decisión de la Junta Militar consistía en que un grupo de trabajo muy reducido, en el que una de las partes iba a ser él mismo y otras un señor General y un señor Brigadier cuyos nombres desconocía, analizaría los aspectos específicamente militares de la operación de captura de las Malvinas. En otro nivel de la Junta Militar se estudiarían las implicancias de carácter global e internacional.

Aclaró que estaba a la espera del llamado del Señor General y

FOLIO N° 4

del Señor Brigadier que debían constituir con él ese grupo de trabajo, a los efectos de hacer una primera reunión. Para esa reunión el Almirante Lombardo quería ir con algún bosquejo de operación y con alguna idea de cómo podía encararse la misma. En consecuencia, requirió a sus cuatro Almirantes subordinados que, trabajando sin dar la sensación de una planificación en gran escala o trascendente, le propusieran un primer borrador para poder presentar a sus pares en la comisión que todavía no estaba constituída.

Recalcó que era indispensable el mantenimiento del más estricto secreto y que, si bien ésta podía ser una más de las muchas veces que se había planificado la operación de recuperación de Malvinas, tenía la impresión de que por la evolución de las negociaciones existía el serio riesgo de que fuera necesario el empleo del poder militar.

En la conversación que se produjo a continuación, se analizaron las implicancias que podía tener este tipo de operación, que excedían el nivel de la mera tarea de ocupación.

Como consecuencia de esa orden, los cuatro Almirantes involucrados decidieron analizar el problema primero individualmente, y luego en conjunto para poder definir y concretar sus ideas.

Hicieron esto último una noche en la casa del Almirante Büsser, con el propósito de no llamar la atención, dado que una reunión de este tipo en cualquier oficina o despacho de los Comandos, hubiera hecho pensar que se estaba haciendo algún tipo de planificación extraordinaria..

La reunión en la casa de Büsser fue de carácter familiar y, mientras las señoras conversaban en un lugar y los hijos respectivos se encontraban en otra parte de la casa, en el escritorio los cuatro Almirantes estuvieron trabajando aproximadamente cuatro horas. El objetivo era fijar los aspectos esenciales y más generales que pudieran llevarse a la comisión que integraría el Almirante Lombardo. Comenzado el análisis del problema, quedó bien claro que éste era uno más de los muchos planeamientos preventivos que se habían hecho en relación a las posibilidades de tener que ocupar alguna vez las Islas Malvinas, tales como los efectuados en 1966, 1975, 1978, etc. Se analizó tam-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 19
8

bién que, si bien en ese momento la ejecución de la operación se presentaba "a priori" sin problemas, si Gran Bretaña introducía en la zona elementos militares de importancia, prácticamente desaparecería la posibilidad de una recuperación por esa vía. Parecía así que este planeamiento preventivo tenía fuertes perspectivas de transformarse súbitamente en el planeamiento de una operación real, si como se estaba configurando por la información disponible, Gran Bretaña intentaba reforzar las defensas y además persistía en la ya evidente decisión de no negociar la soberanía.

A continuación y basados en el estudio individual de cada uno, hicieron un análisis global de la operación , para lo cual comenzaron definiendo cuáles eran los aspectos esenciales de la situación general:

- La negociación entablada como consecuencia de la Resolución de Naciones Unidas del año 1965, había resultado hasta la fecha infructuosa y los progresos en relación a nuestros propósitos de recuperar la soberanía, habían sido absolutamente nulos.
- Gran Bretaña cada vez mostraba una actitud más intransigente. Y las perspectivas parecían ser de una absoluta imposibilidad de llevarla a tratar el tema de transferencia de soberanía.
- Se tenía conocimiento de los preparativos en curso para que en 1983 se realizaran importantes festejos con motivo de los 150 años de ocupación británica de las Islas. Lo cual, una vez que se produjera, generaría en el gobierno británico prácticamente la obligatoriedad de mantener el mismo status actual.
- Los esfuerzos importantes de apoyo económico, abastecimientos, transportes, culturales, etc. que había hecho la Argentina para integrar el territorio de las islas y su población , no parecían dar ningún resultado, si bien permitían a Gran Bretaña evitarse fuertes erogaciones para mantener su colonia en forma razonablemente atendida.
- Debía tenerse presente, además, que los habitantes de las islas eran absolutamente no adictos a la Argentina y que, en consecuencia, debíamos esperar de ellos una actitud cada vez más anti argentina, dada la eficaz tarea de acción psicológica que

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 70

los británicos ejercían sobre esa población.

Estos fueron los temas que, en términos generales, se consideraron esa noche a los efectos de encuadrar el trabajo que se iba a realizar. Posteriormente, se analizó cuáles eran los aspectos globales que en alguna forma podían condicionar la operación, tanto en su ejecución inicial como ulteriormente. Entre ellos los principales fueron:

- La reacción inglesa a esperar: esta reacción tenía como elementos fundamentales naturalmente aspectos militares, políticos, económicos y de acción psicológica. Debía preverse una reacción militar, la que podía alcanzar distintos grados de potencialidad y de persistencia, y además, distintas modalidades de aplicación, ya fuera como una acción directa sobre las islas, o sobre la Argentina continental, o bien, como interferencia al tráfico marítimo y aéreo de la República Argentina en cualquier lugar del mundo. Era posible que Gran Bretaña sólo tuviera una reacción de tipo meramente político, muy activa pero que no pasara de ese nivel, particularmente en el ámbito de las organizaciones internacionales, tal como había algunos antecedentes no muy lejanos. Podía existir también, una reacción económica, sancionando a la Argentina en una serie de aspectos que pudieran perjudicar en forma importante sus actividades en este campo. Existiría también, seguramente, una fuerte campaña de acción psicológica internacional para mostrar nuestra acción como ilegal e injusta y para crear en el mundo la imagen de que constituímos un país de comportamiento poco civilizado, explotando para ello cualquier error que pudiéramos cometer en la ejecución de la operación.

- También importaba determinar claramente cuál sería la reacción de la comunidad internacional. Esta comunidad tiene, naturalmente, distintas agrupaciones cuyas actitudes era de esperar que fueran bastante diferentes. Se estimó que era necesario hacer un análisis muy detallado y cuidadoso para determinar cuál sería la reacción esperable de Latinoamérica, de EEUU, de Europa, de los Países No-Alineados, de otros países que tenían conflictos o que de alguna forma habían quedado marginados de las Naciones Unidas, etc.

Esta reacción internacional que podía ser sólo de índole polí-

tica, en algunos casos podía llegar a una acción de carácter militar. Podía ocurrir que se canalizara como sanciones económicas y, seguramente, se generaría una fuerte campaña de acción psicológica, a favor o en contra de Argentina según fueran las actitudes y los intereses de cada uno de estos grupos.

- En cuanto a la reacción de la comunidad argentina: no nos podía caber duda de que sería de una adhesión total a lo que se hiciera en favor de nuestros derechos.
- Previsiones indispensables a adoptar: Aparecía un aspecto muy importante: la conocida mala imagen de la República Argentina en el ambiente internacional, derivada de la actividad de las organizaciones subversivas con motivo de la lucha llevada contra ellas, presentando a la Argentina como gran violadora de los Derechos Humanos.

  Si en la ejecución eventual de la operación militar que se debía planificar llegaban a ocurrir pérdidas de vidas de pobladores malvinenses o aún de soldados británicos, o hechos de violencia que pudieran dar pie a que esta campaña se intensificara, la acción psicológica británica haría que las consecuencias para la Argentina fueran absolutamente indeseables. Aparecía también la necesidad de respetar las propiedades de todos los habitantes de las islas como un elemento fundamental para no herirlos en forma extremadamente violenta. Había que adoptar medidas para asegurar asimismo que, a partir del momento en que la Argentina tuviera el control de las islas, la vida de los habitantes y la operación de todos los servicios que hacían a su comodidad y a su bienestar continuaron en forma absolutamente normal. Era indispensable explicar a la comunidad internacional cuáles eran las motivaciones de la República Argentina y sus propósitos,intenciones , y actitudes.

- La operación prevista tenía un riesgo grande. Era el de que su ejecución pudiera escaparse de control y ocurrir episodios no deseados, los que, después, pudieran tener una grave consecuencia en cuanto al prestigio nacional y en cuanto a las posibilidades de relación futura con la población.

- Se presentaba, además, la necesidad urgente de decidir si había que captar a la población para que permaneciera en las islas, o bien provocar su emigración sin conflictos y sin resentimientos, o cualquier otra solución que se estimara conveniente.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 22

Naturalmente, todos estos aspectos que enmarcaban globalmente la operación excedían las eventuales responsabilidades del nivel en que se encontraba el grupo de Almirantes que estaban analizando el problema, que era el de estudiar previsiones para el empleo eventual del poder militar, pero consideraron que en alguna forma resultaba conveniente señalarlos y tenerlos en cuenta, a efectos de que se asesorara a la Junta Militar sobre la necesidad de que los mismos fueran analizados en algún lugar, o por alguna autoridad, y que se adoptaran las medidas correspondientes.

Aspectos específicos que afectaban a la operación

Se analizaron a continuación aquellos aspectos que, por su importancia o por su característica, hacían específicamente a la operación en estudio y que, de una forma u otra, habrían de influir sobre las operaciones que las fuerzas debían eventualmente realizar.

- El primer aspecto analizado fue el de que en las islas Malvinas existía, verdaderamente, un sólo objetivo que tenía característica de definitorio. Este era la localidad de Puerto Stanley. Todo el resto de los núcleos poblacionales consistían en una serie de estancias donde la población se encontraba agrupada en núcleos muy pequeños que podían llegar, en muy pocos casos, a sobrepasar el centener de personas. Esta característica y la estructura de la administración colonial, definían a Puerto Stanley como el objetivo material cuya conquista implicaba el control total del archipiélago.
- Las fuerzas británicas en las islas tenían una magnitud reducida. Lo destacado normalmente era una guarnición de 44 soldados de Infantería de Marina (Royal Marines) con un eventual refuerzo de la Fuerza de Defensa de las Islas (Falkland Islands Defence Force), que era una organización de carácter civil con instrucción militar, lo que le permitía ejecutar algunas tareas auxiliares. Debíamos pensar que eran capaces de ejecutar tareas militares de tipo defensivo que no fueran demasiado complicadas, cooperando con los Royal Marines.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 23

- Independientemente de lo anterior, la ejecución debía ser hecha con gran limpieza para no generar odio en la población, ni dar lugar a una acción de propaganda en el ámbito internacional que afectara nuestra imagen.

Conclusiones generales sobre la operación

Como consecuencia del análisis, que se pudo hacer muy rápido en virtud del estudio personal que cada una había efectuado anteriormente, se llegó a varias conclusiones que, en términos generales, continuaron rigiendo el concepto total con que posteriormente se ejecutó la operación de recuperación de las Islas. Estas conclusiones eran:

- La operación debía ser ejecutada por sorpresa, tanto táctica como estratégica. La sorpresa estratégica exigía un alto grado de secreto en la planificación y preparación de la operación, a efectos de no alertar a la inteligencia británica teniendo en cuenta que un desplazamiento importante de fuerzas del oponente al Teatro de Operaciones podría imposibilitar la ejecución de la acción en la forma rápida e incruenta que se pretendía. La sorpresa táctica debía lograrse a efectos de que la guarnición se encontrara, en un momento dado, en situación tal que para sus jefes no tuviera sentido el ejecutar una defensa y que la rendición sin combatir fuera la única solución razonable y honrosa que les pudiera quedar.
- Simultánea sobre todos los objetivos. Se consideró que esta operación debía caer prácticamente en el mismo momento sobre todos los objetivos que se deseaban capturar y concluir sin demoras entre la llegada de las fuerzas propias y la caída en nuestro poder de los objetivos. De modo tal que el efecto de shock sobre el espíritu de quienes condujeran la defensa de las islas los llevara a no resistir.
- Se debía poner en las islas una gran superioridad a fin de lograr un éxito inmediato. Esta superioridad debía dar además un amplio margen para poder absorber los cambios previsibles o no

ARCHIVO GENERAL DE LA
FOLIO
Nº 24

que se produjeran en la situación, a fin de asegurar el triunfo de cualquier manera. Esta previsión resultó a la postre, la clave del buen resultado que se obtuvo.

- La ejecución de la operación debía ser muy flexible. Era una operación que se iba a planificar sin saberse exactamente su fecha de realización y como consecuencia, podían variar grandemente la situación tanto climática y de las fuerzas de la defensa, como la situación política y la situación emocional en las islas. En consecuencia, era muy difícil que se pudiera realizar una planificación con datos ciertos y que resultaran invariables. Era necesario, para el logro de cada uno de los objetivos, prever varios modos de acción posibles, y estar en condiciones de pasar de la ejecución de uno a la ejecución de otro en forma rápida y sin inconvenientes. Vale decir, la flexibilidad necesaria debía estar fundamentada, específicamente, en la posibilidad de poder ejecutar numerosas operaciones alternativas, todas las cuales tenían que estar suficientemente pensadas y analizadas para que, llegado el momento, sólo fuera necesario dar la orden de ejecución.
- No causar daños: dada la circunstancia de que se iba a recuperar un territorio que se consideraba propio, no había que causar daños a la población. Por otra parte, si era una operación cruenta la opinión pública internacional se volvería en contra del país. Este parecía ser un requisito esencial para la operación y no podía dejarse de lado de ninguna manera. Una conclusión inmediata, si se lo aceptaba como tal, era que había que evitar a todo trance que se produjera un combate dentro de la localidad. A poco que se analice lo que se acaba de expresar, se comprende que estábamos sometiendo a esta operación a una limitación de extraordinaria dificultad para resolver por cuanto, de hecho, consistía en lograr la captura militar de un objetivo mediante el uso de una fuerza armada, pero imponiéndole la condición de que no causara efectos destructivos con sus armas.

Evidentemente, esta condición pasaría a ser el más fuerte factor limitante del planeamiento y de la ejecución. Pero a la vez, constituyó, para todos los que la ejecutaron, el desafío mayor a su capacidad profesional y, además, un aliciente para extremar

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 25

en toda forma la prolijidad con que se estudiaron los planes y posteriormente se realizó la operación.

- Como consecuencia de todos los aspectos anteriores, se llegó a la conclusión de que debía procurarse que la fuerza inglesa de defensa no resistiera. En último caso y si resistía, lograr que no lo pudiera hacer dentro de la localidad, para lo cual había que atacarla en su propio cuartel, o bien, no permitirle que se introdujera en la localidad. Es decir, lo deseable era neutralizar la guarnición. La idea era sorprenderla en sus alojamientos normales y reducirla, en lo posible, en forma incruenta y sin causar daños. Esta era la máxima aspiración pero, naturalmente, se aceptaba que cualquier elemento o circunstancia no prevista podría llegar a anular en mayor o en menor medida esta aspiración.
- Modalidad general del planeamiento: se concluyó además que, si bien la sorpresa estratégica era fundamentalmente un problema de la conducción nacional superior, los elementos operativos debían jugar un papel importante en el logro de esta sorpresa, haciendo que la planificación fuera absolutamente secreta y que sus detalles no trascendieran. Esto implicaba una serie de dificultades muy grandes, por cuanto no sólo se trataba de hacer planes dentro de un local, sino que además había que adiestrar tropas y unidades, desplazar efectivos, preparar material, coordinar acciones entre infantes de marina, buques, aviones y helicópteros, fuerzas del Ejército y de la Fuerza Aérea y, además, obtener en la propia zona del objetivo una serie de informaciones que seguramente -a medida que se desarrollara el trabajo- iban a aparecer como necesarias. Quedaba como responsabilidad total del escalón operativo, la sorpresa táctica que se debía dar al enemigo. Para lograrla eran muy importantes las disposiciones a adoptar para el desembarco. De todos modos era necesario estar en condiciones de absorber la pérdida de sorpresa si ello llegaba a ocurrir.
- La operación debía ser nocturna: esto era así, en virtud de que la población tenía un horario de comienzo de trabajo muy temprano y, en consecuencia, si se quería evitar que ella se viera involucrada en la acción militar, era conveniente que el momento de la ocupación, que era el punto crítico de la operación, los encon-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 26

trara a todos en sus casas durmiendo o preparándose para salir a sus ocupaciones.

- Debía asegurarse la captura incruenta de la localidad de Stanley y sin causar daños. Este ya era, evidentemente, el problema capital.
- La pronta captura del aeropuerto: se convertía también en un problema extremadamente importante, por cuanto su disposición en condiciones operativas lo antes posible, permitiría colocar en la isla refuerzos de todo tipo en forma sumamente rápida y eficaz.
- Captura de otros objetivos: evidentemente, existían objetivos dentro de la localidad que tenían importancia para el logro del objetivo final que era la rendición rápida de las fuerzas de defensa. Estos objetivos, en términos generales, parecían ser los elementos de comunicaciones y los que proveían energía eléctrica y agua a la población, es decir, los servicios públicos esenciales. Además, los centros de población secundarios de las islas constituían objetivos a capturar en su momento.

Un aspecto que en esa oportunidad se analizó con no mucha profundidad, pero que sí se llegó a tocar, fue el referido a qué guarnición, tanto en naturaleza como en magnitud, debía permanecer después de ejecutada la captura de las islas. La idea general fue que debía quedar una relativamente pequeña guarnición integrada por fuerzas del Ejército Argentino ya que, seguramente, Fuerza Aérea quedaría operando la Estación Aérea y la Armada operando un apostadero naval y una estación aeronaval. En particular, la idea del Almirante Büsser consistió en replegar, lo antes posible, la Infantería de Marina, a efectos de que hubiera una sola fuerza para ejecutar bajo una única responsabilidad cada una de las tareas, es decir, la captura terrestre hacerla fundamentalmente en base a la Infantería de Marina y la defensa ulterior, realizarla en base a las fuerzas del Ejército, lo cual no excluía que en cada uno de esos casos se emplearan fracciones del Ejército o de Infantería de Marina, respectivamente.

Análisis general de las fases de la operación

Naturalmente, esta operación de desalojar de las islas a las

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 27

autoridades y fuerzas británicas debía ser subdividida en determinadas fases que permitieran un ordenamiento más claro de las tareas de planificación y preparación. En términos generales, se consideró que esas fases para la operación que cabía ejecutar a las fuerzas operativas de la Armada, consistían en lo siguiente:

1.- Preparación, alistamiento y despliegue de las fuerzas que ejecutarían la operación. En este período, y simultáneamente en otro nivel de carácter nacional, paralelamente con la búsqueda de la solución negociada en curso, deberían ejecutarse todas las tareas que condicionaran la situación interna y externa para hacer que la operación tuviera el debido respaldo y lograra el éxito.

2.- Asalto y captura del objetivo, lo que -como ya se ha dicho- debía ser ejecutado con ciertas modalidades especiales.

3.- Consolidación. Una vez capturado el objetivo, era necesario asegurarse el control total de toda la población y de todas las fuerzas militares que actuaran en las islas.

4.- Repliegue. Si se aceptaba el temperamento de que la Infantería de Marina debía replegarse, era necesario tener todas las previsiones adecuadas para que la operación de repliegue fuera, de hecho, una operación tan precisa y tan perfecta como debía serlo la de captura.

5.- Gobierno y defensa. Aparecía una última fase que era el conjunto de medidas de gobierno y de defensa para mantener lo que se lograra, en la forma en que la conducción superior del Estado lo decidiera.

Comando, organización y responsabilidades

Se estimó que la estructura del Comando debía acercarse en todo lo posible a lo que expresa la doctrina de operaciones anfibias. Se apreció que lo mejor era una organización totalmente ortodoxa de las fuerzas, pero aceptando que en las distintas fases de la operación, debía haber distintas estructuras de responsabilidad y comando.

Se entendió que para la fase de la preparación, el alistamiento y el despliegue, convenía que la estructura del Comando subsistiera

dentro de cada una de las Fuerzas Armadas. Es decir, si la Fuerza de Tarea Anfibia iba a ser constituída básicamente por la Armada, que quedara dentro de su ámbito esta responsabilidad. Si la Fuerza de Ocupación posterior iba a ser constituída en base a efectivos del Ejército, que ocurriera lo mismo y si la Fuerza de Transporte Aéreo había de ser contituída por la Fuerza Aérea, que esta tarea quedara dentro de su área de responsabilidad. Naturalmente, estar tres fuerzas debían depender del Comandante Superior de la Operación.

Para la fase del asalto y la captura del objetivo debía existir una Fuerza de Tarea Anfibia que, parecía, debía estar conformada por una Fuerza de Desembarco, una Fuerza de Transportes y una Fuerza de Apoyo y Cobertura naval y aeronaval. Debía haber una organización de Asuntos Civiles y Gobierno Militar para que comenzara a ejecutar de inmediato y con fluidez las tareas propias de manejo de la población hasta que se normalizara la situación. Una Fuerza de Consolidación, que ejecutara tareas de ocupación. A la vez, una Fuerza que ejecutara las tareas de transporte aéreo de los elementos.

Se estimó que las fases tres y cuatro, admitían una organización similar a la de la fase dos. Y para la fase cinco, vale decir, la operación del Gobierno Militar y la protección de los objetivos, debía haber una autoridad superior de la cual dependiera el Gobierno, la Fuerza de Defensa Terrestre, la Fuerza de Transporte y de Defensa Aérea y la Fuerza Naval y Aeronaval.

Como consecuencia de todo lo que se había conversado, se decidió que alguien actuara como secretario y lo volcara en un documento razonablemente ordenado para entregárselo al Señor Almirante Lombardo. Dada la modalidad que se había establecido de que no trascendiera nada, esto debía ser manuscrito y manejado sin pasar por los esquemas burocráticos de la institución; de modo tal que se escribió un documento que al día siguiente se le entregó al Señor Comandante de Operaciones Navales.

2.- SE INICIAN LAS TAREAS DE PLANEAMIENTO EN LOS ESTADOS MAYORES

El mismo día 7 de enero, y luego de la orden del Almirante Lombardo, se acordó que los Jefes de Inteligencia del Comando de Ope-

raciones Navales (Capitán de Fragata Norberto Varela), de la Flota de XX Mar (C an de Fragata Ricardo F. Ochoa) y del Comando de Infantería d Marina (Capitán de Fragata IM Guillermo Botto) comenzaran la tarea de reunir, sistematizar y estudiar la inteligencia disponible en esos Comandos. Como el Capitán Ochoa se encontraba con licencia, la orden se les impartió a los Capitanes Varela y Botto a través de sus Jefes, los Almirantes Rodriguez y Büsser, respectivamente.

Mientras estos Jefes realizaban su trabajo el Almirante Büsser decidió informar a su Jefe de Estado Mayor Capitán de Navío IM Carlos Sosa respecto a la tarea de planificación preventiva que se realizaría y al carácter extremadamente secreto que tendría la misma. En virtud de ser el Jefe de Estado Mayor quien regula la actividad de los oficiales del Estado Mayor, le pidió que tratara de simular ignorancia y que permitiera libertad de trabajo al Capitán Botto y a otros Jefes que se agregarían a la tarea a medida que ella avanzara. Paralelamente, se comprometió con el Capitán Sosa a mantenerlo informado del avance de la planificación, y acordaron la realización de una serie de tareas que servirían para desviar la atención de aquellos que se sintieran picados en su curiosidad ante lo que se estaba haciendo.

El detalle de la tarea realizada por el Grupo que estudió la inteligencia diponible está bien explicado en el relato del capitán Botto en el Capítulo V.

3.- PROCESO DE PLANIFICACION

El día 27 de enero se produjo la primera reunión del grupo de trabajo designado por la Junta Militar integrado por el General de División Jorge Osvaldo García, el Vicealmirante Juan José Lombardo, y el Brigadier Mayor Sigfrido Plessl.

A esta reunión concurrieron también el General Julio C. Ruiz y los Almirantes Allara, Büsser, García Boll y Rodriguez. Consitió fundamentalmente en una exposición de lo que habían podido obtener los oficiales de la Armada que, por orden del Señor Almirante Lombardo, se encontraban realizando la recopilación de la inteligencia desponible.

La reunión tuvo una duración de aproximadamente una hora y media y en ella se describieron en términos generales las características

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 30

de las islas y de la población, las Fuerzas de Defensa de las Islas y la Falkland Islands Defence Force y la estructura económica y social. También se hizo una muy breve referencia a lo que se consideraba eran los objetivos fundamentales para realizar la captura de las islas.

Se formuló una serie de preguntas, muchas de las cuales en ese momento no tenían respuesta y que se constituyeron en lo que en la terminología militar se llama Elementos Esenciales de Inteligencia(1).

En esa oportunidad el señor Brigadier Plessl expresó que la Fuerza Aérea contaba con una inteligencia bastante abundante y además, la posibilidad de que el último oficial destacado en Malvinas para atender las tareas de LADE, pudiera concurrir para aportar todo lo que supiera.

Se le formuló también al Señor Brigadier Plessl el requerimiento de obtener un relevamiento aerofotográfico de todas las islas, en particular la zona de Puerto Stanley.

En esta reunión se definieron los mecanismos de trabajo adecuados para realizar la planificación y se estableció un muy buen acuerdo, en términos de cómo se ejecutaría la operación con la intervención de las tres Fuerzas, dándoles a cada una cierta preeminencia en cada fase, derivada de las capacidades y facilidades que tienen.

Naturalmente, se hizo referencia a que se trataba de un planeamiento de carácter totalmente preventivo y se comentó que seguramente todo terminaría como una más de las tantas planificaciones conjuntas, si, como todos deseábamos, Gran Bretaña flexibilizaba su actitud y permitía que progresara la negociación. El Almirante Lombardo entregó a sus pares el papel de trabajo que le habían propuesto sus subordinados.

Pocos días después, el 2 de febrero, se produjo una nueva reunión en la Base Aeronaval Comandante Espora, a la que concurrió el Señor Brigadier Plessl acompañado por el Vicecomodoro Gilobert, quien hizo una exposición interesante y detallada respecto a la población de Malvinas y a sus modalidades de vida.

(1) Se denomina Elemento Esencial de Inteligencia (EEI) a las dudas básicas que formula un Comandante respecto a información sobre el enemigo. Generan todo el esfuerzo de búsqueda de inteligencia.

Si bien no traía cartografía ni documentación, su conocimiento por haber vivido en las islas durante dos años, resultaba valioso.

Se coordinaron asimismo las tareas de inteligencia que realizarían tanto el Vicecomodoro Gilobert como los dos oficiales de la Armada designados para esa tarea, Capitanes Varela y Botto.

Entre los tres constituyeron un equipo de trabajo que haría intercambio de información, sacaría las conclusiones de inteligencia y se formularían los recíprocos requerimientos necesarios para obtener el cuadro suficientemente claro y completo que permitiera ejecutar la planificación ordenada.

Además se realizó un muy detenido análisis de la directiva a proponer a la Junta Militar para poner en marcha la tarea de planificación. Esta proposición la trajo el señor General García quien, con el General Ruiz, habían trabajado personalmente basados, en alguna medida, en el papel de trabajo que en la primera reunión les entregara el Almirante Lombardo.

Un aspecto que siempre estuvo claro en la mente de todos era el de que se trataba de una tarea preventiva para concretarse sólo en el caso que Gran Bretaña adoptara actitudes militares o políticas que pudieran tener un efecto irreversible.

Hubo una nueva reunión el 4 de febrero. En ella se realizó un análisis de los objetivos que a esa altura aparecían como importantes. El Brigadier Plessl había formulado un esquema de trabajo, donde se resumía muy bien el conjunto de objetivos en base a la información reunida por nuestros oficiales de inteligencia.

En esta reunión quedó muy claramente definido y aceptado que las tres condiciones que debía cumplir la operación eran: ejecución incruenta, sorpresiva y ser de duración muy breve. Estos tres requisitos pasaron en ese momento a ser una exigencia de la operación y fueron el elemento básico de toda la tarea ulterior de planificación.

Se hizo un estudio muy detallado de los objetivos. La información

que tenía el Brigadier Plessl coincidía en términos, no sólo generales, sino también en sus detalles, con la que se disponía en el Comando de Operaciones Navales. En definitiva, según el esquema que proponía el Brigadier Plessl y que también se ajustaba a la apreciación hecha en la Armada, quedaban como objetivos a capturar para un primer momento de la operación, y antes de la hora H, el Faro San Felipe o Pembroke, el que tenía una dotación muy reducida que dormía en el mismo y cuya captura y control no parecía significar ningún problema defícil si la operación se hacía por sorpresa. Aparecían también la usina, el conmutador telefónico y el Servicio de Radioteléfono a las islas. En todos ellas había guardia permanente. Existía además, una línea de teléfono directo entre la residencia del Gobernador y el Cuartel de los Royal Marines. También era un objetivo importante la planta transmisora de Cables and Wireless, en la cual había una guardia reducida permanente. La Estación de Policía tenía importancia por las características del organismo (Agregado N°2 y 3 los objetivos urbanos

Para un segundo momento, que resultaría ser a la hora H, el Brigadier Plessl proponía la captura del aeropuerto y el Cuartel de los Marines con un ataque simultáneo, en el cual debía producirse el asalto anfibio y el desembarco aerotransportado de una Unidad del Ejército que debía aterrizar transportada en aviones C-130 de la Fuerza Aérea.

Para un tercer momento, posterior a la hora H, era necesario capturar la localidad de Puerto Stanley, la casa de Gobierno y neutralizar las fuerzas de defensa de las Islas.

Luego, en un cuarto momento, la captura de otros elementos que no se encontraban en el área de Puerto Stanley, tales como Darwin, y Bahía Fox y algunas otras estancias con un grupo habitacional más o menos grande. Aparecían también dentro de la población de Stanley, algunos objetivos que se debían proteger de entrada. Ellos eran: la planta de YPF y de Gas del Estado, los muelles, un hangar donde se alojaban los aviones de la línea interisleña de aviación, la Estación de Broadcasting, el edificio del Secretariado de las islas y el Banco.

Además proponía, para un quinto momento, la ocupación de tres estancias que eran: Green Patch, Puerto San Carlos y Chartress, donde la información que tenía Fuerza Aérea indicaba que vivía gente

caracterizada por su posición anti-argentina.

Se analizó cuánta gente sería necesaria para la captura de cada uno de estos objetivos y la solución de estos problemas. Fue un análisis largo, muy detallado, muy cuidadoso y donde con la información disponible, se llegó a una conclusión que posteriormente no sufrió grandes modificaciones.

En esa oportunidad, el Señor General García pidió que esbozáramos cuál sería la organización de la Fuerza, llegándose a la conclusión que se debería hacer una operación de tipo anfibio y una operación de desembarco aerotransportado. En la primera intervendrían, fundamentalmente, efectivos de la Armada, y en la segunda, efectivos del Ejército transportados en aviones de la Fuerza Aérea.

En esa oportunidad, el Señor General García solicitó que el Almirante Büsser fuera a trabajar con él a sus oficinas, a efectos de completar la planificación que se había comenzado a realizar.

xx ✓ El día 16 de febrero a las 8 de la mañana, se presentó el Almirante Busser en el despacho del Señor General García y con la presencia del General Ruiz se realizó ese día una reunión de trabajo hasta las 1500 hs., en las cuales se analizaron muy detalladamente y de nuevo, las características de cada uno de los distintos objetivos y cuál era la forma en que se pensaba capturar los mismos. Ya había quedado claro, en la reunión anterior, que Fuerza Aérea se haría cargo de la captura de las instalaciones del aeropuerto para poderlas operar cuando llegaran los aviones que transportarían a la tropa del Ejército.

La captura del resto de los objetivos de la localidad, había quedado asignada a la responsabilidad de la Armada. No obstante, la Armada debía tener adoptada una previsión para capturar el aeropuerto si alguna circunstancia particular impedía que lo hiciera el Grupo de la Fuerza Aérea.

En esa reunión en el despacho del señor General García, se analizaron todos los detalles de cada uno de los objetivos y se decidió cuántos hombres se destinaría a cada uno para su captura y para su operación en caso necesario. Se estableció, además, el horario para capturarlos y qué operaciones se deberían ejecutar para ello.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 39

Otro aspecto definido en esa reunión fue qué personal del Ejército Argentino debía ser llevado por medios navales y desembarcado en la playa, ya fuera en Puerto Stanley, en Pradera del Ganso, Bahía Fox, etc.

Se analizaron también algunas de las características que debía tener la operación. El Almirante Büsser se comprometió a formularle al señor General García, una proposición completa y detallada de los modos de acción para ejecutar la operación. Se hizo un análisis muy detallado de la distribución poblacional de las islas, señalándose dónde estaban los elementos más importantes que se debían controlar en forma inmediata. Se analizó también, con extremado cuidado, cuál podía ser la forma de neutralizar a la dotación de Royal Marines.

En este análisis, resultó evidente para todos que la preocupación fundamental del señor General García consistía en la ejecución de una operación absolutamente limpia y sin causar daños ni bajas. Esta era una cosa difícil de resolver y que exigía enormes esfuerzos en todo sentido para impedir que cualquier circunstancia imprevista malograra lo que se buscaba.

En esa reunión se definieron no sólo los objetivos materiales y cuáles habían de ser capturados y en qué forma, sino además se obtuvieron conclusiones sobre cuáles eran los efectos deseados de la operación. Entre ellos, quedó claro que el primero y más importante era mantener tranquila a la población, asegurar el orden y el funcionamiento de los servicios públicos esenciales. Para un período posterior, asegurar la administración de justicia, garantizar sus derechos a los pobladores, asegurar el aprovisionamiento de los mismos y rápidamente normalizar todas las actividades, fueran privadas, oficiales, comerciales, etc.

El concepto básico era no permitir que se produjeran hechos que pudieran afectar la imagen argentina.

En ese momento definió el señor General GArcía las fases en que debería subdividirse la operación que, esencialmente, consistía en:

1- Preparatoria: con la formulación de una directiva inicial y la iniciación de la concentración de todas las fuerzas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 36

2- Preliminar :hasta el día D-1. El desplazamiento de los medios y elementos desde lugares de concentración.

3- La maniobra operativa: desde la hora H hasta la captura del objetivo material.

4- La instalación del Gobierno Militar hasta nueva orden.

Finalizada esta reunión se decidió que en la próxima se expondría al señor General García, los diferentes modos de acción tentativos que pudiera concebir la Armada para ejecutar la operación prevista.

En la misma forma, el señor General García lo había comprometido al Brigadier Plessl para que le explicara cómo haría Fuerza Aérea para capturar las instalaciones del aeropuerto de Stanley y operarlo desde el momento inicial, a efectos de que a la hora H, los aviones de Fuerza Aérea pudieran desembarcar la tropa del Ejército.

En esta reunión con el señor Genral García y en las que intervenía el General Ruiz, el Almirante Büsser debió analizar en forma tan cuidadosa y tan detallada cada uno de los objetivos, que llegó a tener la impresión de que era una tarea innecesaria y tediosa y que el señor General García, en realidad, parecía que le estaba tomando un examen. La verdad es que, como se verá más adelante, cuando fue necesario modificiar el plan en virtud de la pérdida de la sorpresa, el Almirante Büsser comprendió que aquel extremadamente detallado estudio de los objetivos había hecho que ambos tuvieran un conocimiento tan acabado de los mismos que posteriormente (el 1-IV) pudieron hacer un eficaz cambio de plan y seleccionar las nuevas medidas en forma prácticamente instantánea y sin necesitar más que de un análisis mínimo.

No obstante, en esa mañana de verano en que llegaron a analizar, hombre por hombre, la gente que había que destinar para la captura de cada objetivo y estudiar, circunstancia por circunstancia, los imprevistos o no que podían aparecer y perturbar la operación, los tres llegaron a pensar -y en algún momento lo comentaron- que realmente estaban haciendo una tarea de nivel inferior a la que ellos debían realizar. Pero todavía el estudio no podía trascender a niveles inferiores de planeamiento y era indispensable

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 36

tener clarificadas las cosas. De manera que la realización de esta tarea, si bien tediosa y aparentemente de excesivo detalle, era indispensable . Los resultados ulteriores demostraron que fue tremendamente fructífera.

4.- MEDIDAS ADOPTADAS EN PREVISION DE TENER QUE EJECUTAR ACCIONES REALES

A fines de enero, el Comandante de la IM visitó el Batallón de Vehículos Anfibios, en Baterías. Hizo un recorrido por sus instalaciones y se interiorizó respecto al estado del material y de los planes de mantenimiento formulados para el año 1982. Dispuso asimismo algunas medidas que llamaron la atención por no ser usuales, tales como la de acelerar en todo lo posible el plan anual de mantenimiento a efectos de tener para fin de marzo en perfectas condiciones de uso operativo a no menos de 20 vehículos anfibios a oruga (VAO) y no menos de 5 vehículos anfibios a rueda (VAR). Los primeros se utilizan para el desembarco y transporte de infantería, siendo capaces de llevar 25 soldados, y los restantes son vehículos de carga con una capacidad de 2,5 toneladas.

Esta orden, que podía tener una apariencia sencilla implicaba realizar en poco más de dos meses el plan anual de mantenimiento del material, previsto para realizar en once meses de tarea. Significaba recorrida de motores, incluyendo el cambio de dos de ellos, puesta a punto del armamento, de los sistemas de visión nocturna, de los equipos de comunicaciones, de los sistemas de dirección y de propulsión tanto terrestre como acuática de los vehículos y del completamiento de su equipamiento interior. Era una orden exigente pero posible de cumplir.

Asimismo , dispuso el pase al Batallón de Vehículos Anfibios de todo aquel personal que tuviera experiencia y adiestramiento anterior en el manejo de estos vehículos, de modo de tener una cantidad de dotaciones que excediera con cierta holgura a los vehículos disponibles.

Asimismo, se realizó en el Comando de la IM una reunión a efectos de analizar la situación del personal con capacitación de Comando Anfibio, esto es, el personal apto para ejecutar operaciones es-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 37
26

peciales lanzado desde el mar o desde el aire. La decisión fue mandarlos de pase a la Agrupación de Comandos Anfibios en la segunda quincena de enero, en forma de asegurar su buen estado físico para el momento en que se los requiriera De esta resolución sólo quedaron excluídos los oficiales que efectuaban el curso en la Escuela de Aplicación, pero como éste se realiza en Puerto Belgrano no había problemas para su reunión en el momento que se necesitara. Se sabía que tenían un buen estado físico.

En relación al material y personal de comunicaciones, se verificó que no hubiera problemas, lo mismo que con artillería de campaña.

Respecto a las tropas de infantería, no había inconvenientes y se podía contar en forma inmediata con medios que excedían largamente las posibles necesidades.

En realidad, la Infantería de Marina, en el mes de enero, necesitaba muy poco adiestramiento y preparación para estar en condiciones de ejecutar una operación como la que podía ser necesario realizar. Algo similar ocurría con las unidades navales y aeronavales.

5.- APRECIACIONES HECHAS EN EL COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA PARA LA EJECUCION DE LA OPERACION ASIGNADA A LA FUERZA DE DESEMBARCO

Luego de la reunión del 27 de enero, se comenzó en el Comando de la IM una apreciación del problema destinada a orientar e iniciar la Tarea de Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco. Este estudio, muy detallado, incluyó el análisis de la misión impuesta, de los objetivos materiales, del medio ambiente, de la población, de la fuerza militar del enemigo y de las autoridades civiles, del terreno y las playas, caminos, cubiertas y protección del terreno, y meteorología.. Luego se analizaron las capacidades del enemigo y nuestros posibles modos de acción, llegándose así a formular el modo de acción definitivo.

Todo este proceso de análisis, que es tal vez tedioso para un lector no militar, se sintetiza en el Agregado N° 7.

6.- CONFORMACION PROGRESIVA DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA DE DESEMBARCO Y DESARROLLO DEL PLAN.

Durante el mes de enero de 1982 sólo se ejecutaron en la Fuerza de Desembarco las tareas que se han indicado, es decir, recopilación de inteligencia a cargo del Capitán BOTTO, , y las medidas preventivas indicadas en el acápite 4, las cuales aparecían como actividades poco acostumbradas, pero admisibles dentro de una cierta modalidad de trabajo.

El 2 de Febrero regresó de su licencia anual el Comandante del Batallón de IM N°2(BIM 2). El Capitán de Fragata IM Alfredo Weinstabl fue llamado por el Comandante de la IM y recibió con bastante sorpresa la orden de comenzar a analizar, actuando en carácter de Oficial de Operaciones, una planificación preventiva para el caso de que se ordenara capturar las Islas Malvinas y desalojar de ellas a las autoridades y tropas inglesas allí establecidas. Se le aclaró que el BIM 2 sería el núcleo de la fuerza a desembarcar.

La conversación insumió buena parte de una mañana, y en ella se le explicaron al Capitán Weinstabl los aspectos básicos indicados en el acápite 5, junto con el bosquejo de modo de acción, todo lo cual debía servirle como orientación general para comenzar su tarea.

Asimismo, se lo autorizó para agregar al Oficial de Operaciones del BIM 2 Capitán de Corbeta IM Nestor Carballido, como su Ayudante en las tareas de planificación. Los dos fueron exhortados a mantener el más estricto secreto. Se les señaló que si el desarrollo de los acontecimientos indicaba que aumentaban las probabilidades de ejecutar la operación, recién entonces, y en forma muy restrictiva se haría entrar a otros oficiales en cono-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 59

cimiento de la tarea. Como concepto básico se les expresó que mientras se planificara en tierra, sólo estarían enterados aquellos oficiales cuya intervención fuera indispensable y que además, estuviera prevista su participación en la operación, en tal forma que si eran indiscretos y trascendía algo, ellos mismos pondrían en peligro su propia vida .

Las tareas realizadas por el Capitán Weinstabl están detalladamente explicadas en el Capítulo V, por lo que no se incluyen aquí.

El 4 de Febrero hubo una nueva reunión entre el Almirante Büsser y el Capitán Weinstabl. En ella bosquejaron un cronograma basándose en el criterio de realizar todas las tareas en el menor tiempo posible para estar listos a actuar en cualquier momento que se ordenara. Resultó que la fecha más próxima para estar en óptimas condiciones de hacer la operación era, para el BIM 2, el 15 de Abril. Naturalmente algún plazo podría acortarse si fuera realmente indispensable.

El día 11 de febrero se presentó de pase el nuevo Comandante de la Brigada de IM N°1, Capitán de Navío IM Miguel Pita. El día 15 el Almirante Büsser le hizo conocer la tarea de planeamiento que se realizaba y le informó que tenía previsto que él fuera el 2do Comandante y Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco.

Dado que el Capitán Pita tenía problemas pendientes en Buenos Aires, debió viajar por lo que no estuvo presente en la reunión realizada el día 19 de febrero, donde se le expusieron al Señor General García los modos de acción concebidos para ejecutar la operación.

Ya en los primeros días de febrero era evidente que la documentación y cartografía disponible adquirían un volumen bastante importante. Asimismo, la actividad de los oficiales de inteligen

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 40

cia y operaciones trabajando juntos exigía que se destinara un local específico para esa tarea. Este local debía reunir condiciones de comodidad , amplitud, seguridad y ser suficientemente discreto. Se lo encontró en la Central de Operaciones de la Fuerza de Apoyo Anfibio, en Puerto Belgrano, y allí se realizaron posteriormente algunas de las reuniones donde se adoptaron las decisiones principales. Para el 18 de febrero se encontraba totalmente habilitado. También se autorizó al Capitán Botto para que incorporara como Ayudante suyo al Teniente de Fragata IM Carlos Tudury.

El día 15 de febrero el Almirante Lombardo lo invitó al Señor General García a visitar el Batallón de Vehículos Anfibios para presenciar una prueba de eficiencia de algunos vehículos recientemente reparados. Esas fuebas comprendían tareas en el agua y en tierra.

En horas de la tarde se trasladaron el General García, el General Ruiz,el Vicealmirante Lombardo, los Contraalmirantes Allara, Büsser, García Boll y Rodríguez y algunos otros oficiales, los cuales embarcaron en uno de los vehículos anfibios a oruga e hicieron una entrada al mar, navegando por el canal de acceso a la ría de Puerto Belgrano en una tarde en que el mar estaba bastante picado y había bastante viento, lo que puso en evidencia las buenas condiciones marineras de la embarcación. Posteriormente se hizo una demostración de la capacidad de maniobra que tiene el vehículo en sus movimientos en tierra.

En esa oportunidad, fue evidente para todos que disponíamos de un elemento confiable y capaz de poner en tierra,con seguridad una fuerza que, superpuesta con la Fuerza que debía desembarcar a la hora H en el Aeropuerto, aseguraba-sin lugar a duda- la exitosa realización de la operación.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 41

El 19 de febrero se le efectuó al Señor General García una exposición respecto a la forma en que la Fuerza de Desembarco proponía ejecutar la operación en tierra, mientras el Almirante Allara expuso cómo se pensaba organizar la fuerza naval para el transporte, la cobertura y el apoyo directo al desembarco.

En la Fuerza de Desembarco se habían analizado inicialmente seis diferentes modos de acción alternativos, todos los cuales permitían cumplir la tarea ordenada. Un estudio final en la misma mañana del 19 indicó que cabía incluir un séptimo, que sería la proposición a formular al Señor General García. Previamente este análisis le había sido expuesto al Almirante Allara, quien estuvo de acuerdo desde el punto de vista de lo que significaba para la Fuerza de Tarea Anfibia en su conjunto. (Agregado N°7)

El detalle del análisis de los diferentes modos de acción puede resultar demasiado pesado. Para quien tenga un interés especial en conocerlos, aparecen en el Agregado N°7.

Como resultado de la discusión que se hizo, el Señor General García decidió adoptar uno de ellos al que introdujo alguna ligera modificación. En definitiva resolvió: (Agregado N°4)

- El grueso de la Fuerza de Desembarco (BIM 2) desembarcaría a la hora H en proximidades de Punta Yorke y se desplazaría por el camino para capturar la localidad de Stanley. Debía prever como alternativa la captura del aeropuerto. Destacaría una fuerza para conectarse con la Agrupación de Comandos Anfibios en Moody Brook y continuar hasta capturar "ECHO"(ECO) oeste.
- La Agrupación de Comandos Anfibios desembarcaría aproximadamente 6 horas antes de la hora H, y a partir de H-2 horas debía tener rodeado el objetivo "CHARLIE" (cuartel de Moody Brook) para atacarlo a partir de H-45 minutos.

- Un grupo de Comandos Anfibios desembarcaría junto con la Agrupación arriba nombrada y se dirigiría a la localidad para capturar todos los objetivos ubicados en ella a H-15 minutos.
- El Grupo de Buzos Técticos debía desembarcar a H-3 en proximidades del Faro Pembroke, ocuparlo, proseguir a señalar la playa "Rojo" y destacar una fracción para asegurar que el pasaje por "ZULU" estuviera sin enemigo. Una fracción del Ejército Argentino desembarcaría helitransportado y al llegar a la localidad debía capturar al Gobernador.

Paralelamente con estas tareas, la Fuerza Aérea debía destacar antes del día D algunos hombres en la localidad de Puerto Stanley, y, antes de la hora H ocupar las instalaciones del aeropuerto y operarlo en tal forma que a la hora H pudieran aterrizar allí los aviones de transporte de tropas que llevarían a los efectivos del Regimiento de Infantería 25.

Debe recordarse que esta decisión se fundaba en la suposición de que se lograría la sorpresa. Por si ello no ocurría era necesario contar con operaciones alternativas. Para cada objetivo a capturar se tenían previstas dos operaciones o la posible utilización de una fuerza en condiciones de ejecutarla alternativamente, a saber:

- Aeropuerto: lo debía capturar Fuerza Aérea. Si ello no era posible, el BIM 2.
- Guarnición inglesa en Moody Brook: la debía capturar la Agrupación de Comandos Anfibios. Si ello no era posible, debía agregarse la fuerza de conexión a destacar por el BIM 2.
- Cortar el eventual desplazamiento de fuerzas inglesas desde Moody Brook a Puerto Stanley: lo debía hacer la Agrupación de

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 43

Comandos Anfibios. Si no era posible, esa tarea la ejecutaría la fuerza del Ejército a helidesembarcar o si ello fallaba, la fuerza de conexión.

- Objetivos en la localidad de Stanley: Los debía controlar un Grupo de Comandos Anfibios. Si no era posible, sería tarea del BIM 2 cuando llegara a la localidad.

Esta decisión exigía a la Fuerza de Tarea Anfibia, y a su componente la Fuerza de Desembarco, una prolija y detallada planificación posterior para determinar con exactitud la travesía, la cobertura de la Fuerza de Tarea Anfibia, los lugares de desembarco, los planes de maniobra de cada elemento, su composición y armamento, los planes de comunicaciones indispensables para poder conducir la operación, el apoyo logístico, los planes de embarco en los buques de transporte, los planes de desembarco, etc. Esta tarea debía comenzar a partir de ese momento. Tal como estaba la situación se estimó que todavía no era necesario aumentar el número de personas que trabajaban en la planificación.

El 24 de febrero hubo una reunión en el Comando de la Flota de Mar, donde concurrió a ajustar detalles el Capitán Weinstabl.

A esa altura ya el Capitán Pita había asumido sus funciones de Jefe de Estado Mayor y si bien era un Estado Mayor muy escuálido, orientaba la tarea y coordinaba los muchos detalles que iban apareciendo.

El día 1°de marzo se autorizó la inclusión de un nuevo integrante del Estado Mayor(el 2do Comandante de BIM 2) Capitán de Corbeta IM Hugo Santillán, para que reforzara el equipo de trabajo de operaciones y comenzara a planificar el detalle de la fracción de conexión, de la cual sería el jefe.

En esa época el BIM 2 comenzó una etapa de instrucción específica para la operación, por lo que sus planes de adiestramiento adquirieran un carácter muy particular, a la vez que se comenzó con la planificación de detalle de su operación.

El 8 de marzo fue llamado al despacho del Comandante de la IM el Comandante de la Agrupación de Comando Anfibios, Capitán de Corbeta IM Guillermo Sanchez Sabarots. Lo hizo acompañado por el Capitán Pita. El Almirante Büsser le explicó en términos generales la planificación en ejecución, su carácter preventivo y la necesidad de mantenerla en secreto. Le pidió que se pusiera en claro con la inteligencia disponible y que le formulara una proposición respecto a cómo ejecutar la operación, trayendo lo antes posible una lista de los requerimientos de material y armamento que considerara adecuado.

El 9 de marzo se organizó formalmente en la Central de Operaciones del BIM 2 el lugar de trabajo para todas las tareas de planificación de la Fuerza de Desembarco, mientras la Central de Operaciones usada hasta ese momento quedaba reservada para la Fuerza de Tarea Anfibia.

A medida que se avanzaba en la planificación de detalle, se hizo más evidente que había que analizar paralelamente todas las medidas para control y manejo de la población civil. Para ello, el Capitán Pita propuso la incorporación del Capitán de Corbeta IM Martín Arrillaga al Estado Mayor, lo que se concretó el 10 de marzo.

El mismo 10 de marzo se acordó entre los Almirantes Allara y Büsser la ejecución de un embarco de adiestramiento donde el BIM 2 y los vehículos anfibios practicarían junto con el"Cabo San Antonio" todas las tareas propias de la operación de desembarco, incluyendo por parte del buque hasta el varado en la playa. Este adiestramiento se prolongó desde el 18 al 25 de marzo, concurriendo al mismo los Capitanes Weinstabl y Carballido.

El 19 de marzo hubo una exposición del plan general de la operación hecha por el Estado Mayor al Comandante de la IM, operación que en ningún caso se preveía ejecutar para antes del 15 de abril. Este plan fue aprobado luego de algunos ajustes.

En esta fecha aparece una novedad inquietante. Se habría producido en Georgias del Sur un incidente entre un grupo de obreros argentinos y miembros del establecimiento británico local. Este hecho nos preocupó por cuanto su mala evolución podía pertubar la tarea que se ejecutaba, o hacer que ella se viera desvirtuada. Los hechos posteriores demostraron que nuestra prevención estaba bien fundada.

El domingo 21 de marzo se hizo al Almirante Büsser una nueva exposición del plan, ahora en detalle. Se analizaron todas las posibilidades y coordinaciones necesarias. Se decidió no incrementar el número de miembros del Estado Mayor a pesar de que ya se había

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 45

entrado a considerar aspectos menores, como por ejemplo, la solución del problema del sentido del tránsito dentro de la localidad, a efectos de asegurar la libertad de movimientos de los vehículos anfibios en las calles (en Malvinas todas las calles tenían doble mano y se conserva la izquierda).

Se sugirió que para evitar accidentes e inconvenientes se impusiera de entrada un sentido único en todas las calles. El asunto quedó en manos del grupo que resolvía "Asuntos Civiles y Gobierno Militar".

La reunión prosiguió el día siguiente 22 de marzo a la mañana. Una referencia a esta planificación se encontrará en el relato del Capitán Santillán.

El día 23 de marzo a la mañana el Almirante Lombardo ordenó a los Almirantes Allara y Büsser acelerar el planeamiento de la operación en tal forma de estar listos a recibir la orden de zarpar en el término de 48 a 72 horas. Pidió que cuanto antes se le informara si se presentaban problemas sin solución. Dado que las previsiones de realización de la operación eran para no antes del 15 de mayo, esto significaba una importante y fundamental modificación. Felizmente, en Infantería de Marina habíamos apurado las cosas para estar listos al 15 de abril, de modo que nuestros preparativos no se veían afectados en forma considerable en lo que se refería al adiestramiento y a la preparación del material. En cambio, el planeamiento no se había realizado con gran velocidad a fin de mantener el secreto. Este era el punto que debería sufrir un fuerte impulso a partir de ese momento.

La orden del Almirante Lombardo introdujo un profundo cambio en la situación que se estaba viviendo, y exigió un análisis muy rápido pero de ningún modo superficial para determinar las medidas a tomar y decidir si era o no posible realizar lo ordenado. Uno de los asuntos a resolver era el referido al Buque de Desembarco de tanques Cabo San Antonio y el BIM 2 que se encontraban realizando su período de adiestramiento. Se decidió que este continuara como estaba previsto. Además, resultó evidente que se debía acelerar el proceso de planeamiento, lo que exigía un mayor número de personal involucrado. Se decidió incrementar el número de oficiales que intervendrían en la tarea, a conciencia de que se comprometía el secreto de la operación, reiterándose en todos los niveles la necesidad de discreción. En este sentido no se detectó una sola infidencia o error. Por otra parte, era necesario comenzar una serie de tareas de preparación del material y aprovisionamientos que exigía el trabajo de casi todos los talleres especializados y órganos logísticos de la Base de Puerto Belgrano, por lo que había que dar las órdenes correspondientes y tomar medidas que aseguraran un encubrimiento adecuado. Todo se hizo sin inconvenientes.

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 96

Luego de ese análisis y mientras el Almirante Allara impartía sus directivas a la Flota de Mar, el Almirante Büsser se dirigió a la Central de Operaciones de la Fuerza de Desembarco donde transmitió la orden recibida, acordando con el 2do Comandante, Capitán Pita, incorporar los oficiales que fueran necesarios para completar el Estado Mayor. Se agregaron así el Capitán de Fragata IM Luis A. Carbajal, el Capitán de Fragata IM Hernán Payba, el Capitán de Corbeta IM Roberto Roscoe, El Teniente de Navío IM Esteban Citta, el Guardiamarina IM Alejandro Ciaglia, el Capitán de Corbeta IM Pedro Giachino, el Capitán de Corbeta Alfredo Cufré, el Capitán de Fragata IM Victor Theaux, los Tenientes de Navío IM Oscar Oulton y Mario Perez. Posteriormente se incorporaron el Teniente de Navío IM José Barrionuevo, el Suboficial Segundo Jorge Barreyro y los Tenientes de Navío IM Raúl Tarnosky y Eduardo Llorens.

A partir de ese momento, cambió totalmente el ritmo de la tarea de planificación y de preparación. Era necesario realizar en los próximos tres días la tarea para la cual se estimaba que había tiempo hasta mediados de mayo. Debía desarrollarse y escribirse el plan de operaciones en forma completa, desarrollar las previsiones logísticas que respaldaran la operación militar, comenzar a ejecutar las acciones correspondientes y transmitir las órdenes a todos aquellos que habían de realizar una tarea y aún no tenían una sola noticia de la misma. Por supuesto, todo ello debía ser bien coordinado y , fundamentalmente lo que se escribiera o concibiera debía ser posible de ejecutar sin ninguna duda.

Esta vez estábamos ante una operación real. No cabía posibilidad de errores o de apreciaciones optimistas y sin fundamento.

El 24, y en virtud de haber sido llamados con urgencia el día anterior se presentaron al lugar de trabajo de la Fuerza de Desembarco los jefes de las Unidades de Tarea de Comandos Anfibios, Capitán Sánchez Sabarots y Giachino, y de Buzos Tácticos, Capitán

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 42

Cufré. A todos ellos se les explicó en detalle la situación y se les pidió que aceleraran el estudio de sus respectivos planes.

Al Capitán Carbajal se lo puso en claro con su tarea de Oficial de Operaciones y con lo que se había hecho hasta ese momento. Los detalles de su tarea aparecen en el Capítulo V.

La operación ya era un "Secreto" conocido por más personas.

Se comenzó a calcular las necesidades de material y personal en detalle, se impartieron (sin decir para qué) las órdenes de alistamiento, y se empezó a coordinar el embarco con cada uno de los buques.

La fracción de Buzos Tácticos, que debía zarpar con anterioridad en un submarino, recibió sus órdenes finales y marchó a Mar del Plata.

El clima en el Estado Mayor era de febril actividad y un cierto desconcierto ante la magnitud de la operación y, en muchos de los recién incorporados , la falta de tiempo para hacerse a la idea de lo que significaba la tarea en curso. El Cuarto de Guerra (lugar donde se planificaba), semejaba una noche de niebla por el humo de los cigarrillos. Era una extraña sensación la que se recibía al entrar, al observar la profusión de cartas de las islas MALVINAS en todas partes, una pared cubierta por una enorme ampliación a Escala 1/500 de la ciudad de Puerto STANLEY, y ver a Jefes entrando y saliendo con bandejas con café o barriendo pisos (no olvidemos que en ese momento sólo había 14 Jefes en la Infantería de Marina que tenían conocimiento de la operación).

En las Unidades, donde se desconocía el objeto de la operación, el desconcierto era aún mayor ante el alud de órdenes; los rumores comenzaron a circular a velocidades y sobre temas inimaginables; sin embargo, en general se hablaba de las Georgias.

Esas noches, las luces permanecieron encendidas casi hasta la madrugada en todos los cuarteles de la Infantería de Marina.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 48

La lluvia, que había comenzado a media tarde, seguía cayendo continuamente y dificultando los movimientos.

La descripción de este importante período aparece bien condensada en el relato personal del Capitán Pita, en el Capítulo V.

El jueves 25 de marzo se organizó en detalle el Grupo de Tarea del Capitán Giachino. La organización de tarea de la Fuerza de Desembarco quedó prácticamente terminada. Se concretó la organización de la unidad de tarea responsable de los Servicios para Apoyo de Combate (UT. 40.1.8.).

Se concretó con el señor General García una alteración a lo planificado: la fracción del Ejército que debía desembarcar helitransportada en proximidades de la casa del Gobernador para proceder a su captura, llegaría a tierra en la columna que lo haría por superficie en vehículos anfibios, y luego debía cumplir la misión asignada. Ello se debía a que pareció más seguro el arribo por este medio, que aunque no brindaba absoluta seguridad de la pronta captura del Gobernador, sí aseguraba su llegada a tierra a la hora H junto con el grueso de la Fuerza de Desembarco. Posteriormente, y al ejecutarse la operación, se comprobaría el acierto de esta decisión, ya que uno de los helicópteros que debía realizar el transporte sufrió averías que lo dejaron fuera de servicio, lo que hubiera impedido la oportuna llegada a tierra de la fracción del Teniente Coronel Seineldin.

El Capitán Sanchez Sabarots regresó a Mar del Plata, lo mismo que el Capitán Cufré. Los dos debían terminar el alistamiento de sus fuerzas. Cuando regresaron lo hicieron listos a embarcar en los buques que los llevarían al objetivo.

A la tarde de ese día se le explicó al General Américo Daher el plan previsto, con particular énfasis en los detalles de la ocupación de la localidad y de los objetivos urbanos, en virtud de que sus tropas deberían relevar al BIM 2 el mismo día D, luego que éste captura-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 49

ra y asegurara sus objetivos. El General Daher manifestó su acuerdo con lo planificado, pero no explicó su propio plan ni pidió mayores aclaraciones.

Ese día se completó la cartografía de las islas, con el material que proveyó el Capitán Gaffoglio.

A la tarde del mismo 25 regresaron a sus cuarteles el BIM 2 y la Compañía de Vehículos Anfibios, habiendo cumplido con éxito su plan de adiestramiento a bordo del Cabo San Antonio. La tarea posterior de esas unidades está detalladamente descripta en los relatos de sus jefes, Capitán Weinstabl y Teniente Fórbice.

El día 26 el Almirante Lombardo informó que la Junta Militar habí resuelto destacar las fuerzas al sur a efectos de estar en condiciones de adoptar medidas en forma inmediata de acuerdo con la evolución de la situación. Por lo tanto, ordenó preparar todo lo necesario para zarpar el 28 de marzo.

Esta orden hizo que el ritmo de actividades, que ya era grande, se hiciera febril y difícil de ocultar, debido a los muchos elementos y personal que se desplazaban hacia los lugares de embarco. No obstante, el nombre de Malvinas sólo aparecía en alguna conversación como especulaciones de tipo personal.

Paralelamente, por orden del Almirante Lombardo se destacó una fracción de unos 30 hombres del BIM 1 (que después se convertirían en 40), a cargo del Teniente de Navío Luna para subordinarse al Comandante de la Corbeta "Guerrico". Dado el secreto de la planificació ni siquiera el Comandante de la IM conocía la misión ni los detalles de la tarea a realizar por esta tropa. Posteriormente se supo que estas fuerzas habían capturado Grytviken.

Se impartió la orden para comenzar la carga, luego de haberse desarrollado con bastante detalle el plan de embarco correspondiente. Esto implicaba coordinar la llegada a los muelles y la puesta a bordo de todos los vehículos a transportar a Malvinas, los abastecimien-

tos de víveres, combustible , munición y diferentes equipos de reemplazo o especiales, tanto de cada una de las unidades de Tareas como de la Fuerza de Desembarco. Simultáneamente había que cargar los abastecimientos propios de los buques . En esta tarea, los oficiales [redacted] de logística y los diferentes órganos de apoyo cumplieron una excelente tarea. En particular, debe tenerse en cuenta lo que significa en términos de relaciones humanas el armonizar a tantos planificadores, con requerimientos encontrados que se renuevan y se amplían cada momento. Por un lado aparece gente que quiere llevar muchísimas cosas "por sí son necesarias" y por otro, gente que ya tiene toda la capacidad de transporte saturada y aún excedida con bastante largueza. Todo se solucionó dentro de un alto espíritu de cooperación y comprensión . Fue una tarea que comenzó el 26 y no tuvo interrupción hasta el momento de zarpar. Y nadie duda que si la zarpada se hubiera demorado, con seguridad se habrían embarcado más elementos. Esto es normal en cada operación anfibia. Pero vivirlo, esta vez, fue otra cosa.

En este día 26 se terminó de sacar las fotocopias de toda la cartografía necesaria, aunque la misma no se distribuyó a los usuarios por razones de mantener el secreto.

En horas de la tarde se impartió la orden de operaciones y de embarco al Jefe de la unidad de Tareas que actuaría como reserva, Teniente Oulton.

Mientras tanto, [redacted] se comenzó a llamar a los oficiales que habían de actuar en la unidad de tareas de Asuntos Civiles y Gobierno Militar. En realidad, esta denominación resultaba un poco ampulosa dado que por el tiempo previsto para que la Fuerza de Desembarco permaneciera en el objetivo, sólo había que resolver problemas propios de Asuntos Civiles . Evidentemente, no cabía hacer previsiones detalladas sobre Gobierno Militar , pero se mantuvo el nom-

bre para no alterar una costumbre de tipo escolástico.

El Estado Mayor continuó su trabajo. Los planes ya estaban concretados prácticamente hasta su último detalle.

En las distintas unidades, pese al desconocimiento del tema, ante las órdenes de preparación de personal y material los rumores aumentaban, y en algunos casos se hablaba de Malvinas como una posibilidad más, aunque poco creíble.

Se fijó la fecha para el comienzo del embarco: 27 de marzo.

Durante la noche, el movimiento de camiones y vehículos anfibios fue constante.

Las familias, especialmente las esposas, comenzaron a asediar con sus preguntas, y a preocuparse ante la falta de respuestas concretas o coincidentes con lo que sabían o suponían.

El 27 fue el día en que comenzó el embarco de los diferentes elementos en los buques asignados. Hubo un desplazamiento difícil de ocultar: el de los vehículos anfibios hasta el muelle de Puerto Belgrano y su carga en el Cabo San Antonio. Esta operación podía hacerse en el mar, frente a Baterías, mientras el buque pasaba, luego de zarpar. Pero con seguridad hubiera sido una maniobra muy lenta y no se hubiera aprovechado el espacio disponible en la forma tan prolija en que se hizo.

Por la mañana se recibió un mosaico aerofotográfico confeccionado por Fuerza Aérea y algunas fotos de una corrida fotográfica realizada sobre las playas. La información que se obtuvo de estas fotos fue sumamente valiosa, y ayudó enormemente a resolver el problema de seleccionar las playas de desembarco. No obstante, y como aún se podía sacar más partido de las fotografías originales, se le pidió al señor General García que se las recabaran al Señor Brigadier Plessl a fin de poder contar con ellas, aunque los buques hubieran zarpado. Esto

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 52

permitió que en navegación se siguiera recibiendo una mejor información sobre el terreno de la operación.

A media mañana del 27 se le expuso al señor General García, el conjunto del plan, con todos sus detalles. Concurrió a esta reunión con numerosos miembros de su Estado Mayor, presididos por el señor General Ruiz. Se coordinaron con el señor General García los últimos detalles y luego de su aprobación del plan, se comenzaron las tareas conjuntas con sus oficiales a efectos de ajustar las medidas para asegurar una fluida transferencia de responsabilidades en el objetivo. También aquí se comprobó que el procedimiento de trabajo y de planificación adoptado había sido correcto y que era posible ensamblar las distintas fuerzas en una forma rápida y razonablemente eficaz, prácticamente a último momento. A la vez, habíamos guardado el secreto, hasta entonces, con éxito.

A partir de las 1400 horas comenzaron a llegar al cuartel del BIM 2 los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos provenientes de Mar del Plata y completaron su integración y la transmisión de órdenes a los niveles que correspondía. Realmente, este personal estaba dando una elevada muestra de profesionalismo al poder resolver, tal como lo estaban haciendo, todos los problemas casi sin información previa y sin tiempo para un largo alistamiento. En esta oportunidad demostraron que constituyen organizaciones de combate con capacidad permanente para actuar de inmediato en cualquier lugar.

Con posterioridad a la exposición ante el señor General García, el Capitán Gaffoglio explicó a los miembros del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco y a los Comandantes de las unidades de tarea una serie de detalles respecto a las modalidades de vida de la población de Malvinas y de los objetivos a capturar por cada uno. Fue una interesante y útil reunión, donde cada uno de los que asistieron comenzó a vivir el clima psicológico que enfrentarían al llegar a

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 53

Stanley. Sirvió para que a partir de ese momento comenzaran a pensar, todos ellos, en cómo resolver el problema de la relación militar y humana con la población, y cómo hacer para lograr una ocupación rápida y pacífica de la localidad.

También durante ese día se conformó definitivamente la Unidad de Tarea del Capitán Giachino, quien impartió su orden a sus subordinados. Como suele ocurrir con frecuencia, los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos fueron destacados a la zona de operaciones sin tener una idea completa y detallada de la operación a realizar, con el criterio de que mientras se realiza la travesía, ajustan sus planes y resuelven los problemas de detalle. Basta que el Comandante cuente con razonable cantidad y calidad de información. Y tanto Giachino como Cufré tenían la suficiente.

Como resultado de la confección del plan de embarco y del plan de operaciones se estimó conveniente que la Unidad de Tarea de Servicios para Apoyo de Combate se fraccionara , embarcando parte en el Cabo San Antonio y parte en el Almirante Irizar.

También se debió fraccionar a la Batería de Artillería de Campaña, ya que el material se llevaría en el San Antonio, pero en este buque no había más capacidad para alojar personal. En consecuencia, la mayor parte de su dotación embarcó en el Irizar. Este fraccionamiento exigiría una muy prolija coordinación para que en el momento del desembarco, las dotaciones se encontraran con sus obuses en el lugar y momento correctos. Mientras las piezas de artillería desembarcarían en vehículos anfibios a rueda, el personal lo haría desde el Almirante Irizar en helicópteros o en lanchas de desembarco, según fuera posible.

Uno de los temas que exigió mayor tarea de coordinación y de ajuste fue el de Asuntos Civiles, ya que debía asegurarse una absoluta continuidad entre lo que se hiciera en los primeros momentos del de-

sembarco, a cargo de la Fuerza de Desembarco, y luego cuando la responsabilidad pasara al Comando del Teatro de Operaciones Malvinas.

A esta actividad se abocaron los oficiales correspondientes, lo que se detalla en el relato del Capitán Arrillaga.

En todos los niveles, los infantes revisaban por última vez, antes de embarcar,su equipo y armamento, pues lo que se olvidase no podría ser conseguido posteriormente.

Esa noche se durmió poco y mal.

Aunque parezca poco creíble, los rumores disminuyeron, dado el cúmulo de actividades a desarrollar, lo que no daba mucho tiempo a los escalones aún no enterados de la operación para pensar en lo que estaba ocurriendo.

El domingo 28 fue el día del embarco del personal y de la zarpada. Los buques estaban aprovisionados y con su carga a bordo. Todos sabían lo que debían saber. Por la mañana se distribuyó la Orden de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, sin que hubiera sido firmada por el Almirante Büsser ya que no hubo tiempo para eso. Sólo faltaba el Anexo correspondiente a Asuntos Civiles y Gobierno Militar, que se concluyó durante la navegación. En el Agregado Nº6 se incluye el cuerpo de esa orden y algunos de sus Anexos, considerados de interés.

Por la mañana llegaron a la Base de Puerto Belgrano los periodistas que de inmediato fueron embarcados en el Cabo San Antonio. Ellos eran Salvador Fernández y Osvaldo Zurlo de "La Nueva Provincia" y José M. Camarotti de "La Razón". También estaba previsto que arribara un Corresponsal Naval enviado desde Buenos Aires, lo que no ocurrió.

A las 0800 horas los primeros hombres de las distintas Unidades Terrestres comenzaron a subir a bordo de los buques, guiados y dirigidos por somnolientos e irritados Pelotones de Embarco, que se encontraban desde el día anterior en el buque, tratando de armar de la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 55

mejor manera posible el complejo rompecabezas que es la carga del material y el alojamiento del personal.

En el muelle reinaba una aparente gran confusión, ante la llegada de convoyes transportando personal, vehículos y personal del Ejército que participaría en la operación y que era la primera vez que vivían una situación como ésta. Además se debían cargar numerosos cajones de todo tipo.

Sin embargo, la maniobra estaba bien organizada, y fluidamente los guías, identificables por los chalecos blancos que usan, y donde tienen escrita su función, fueron acompañando a los recién llegados hacia sus lugares de alojamiento.

Se ajustaron detalles de último momento, lo que aumentó la aparente confusión y el movimiento.

Se produjeron las discusiones normales en estos casos, pues la cantidad de infantes a embarcar superaba las previsiones o coordinaciones previas, (por ejemplo, en el Cabo San Antonio estaba previsto 25 hombres de Ejército, y llegaron a embarcar 39) pero, y en forma increíble, a 1200 horas el buque zarpó todavía con personal y carga en la cubierta, esperando que se les diera una ubicación.

A las 1000 el Almirante Büsser se presentó al Almirante Allara para informarle que todo marchaba sin problemas y que la Fuerza de Desembarco estaría embarcada en las horas previstas. Ambos concurrieron a entrevistar al Almirante Lombardo, quien se encontraba con el General García. Se les informó que se estaba trabajando de acuerdo con lo previsto por los planes. Luego de los últimos ajustes, los dos Almirantes se despidieron de sus superiores y se retiraron para embarcar en los buques donde debían hacerlo.

El Cabo San Antonio, con el grueso de la carga y de la Fuerza de Desembarco zarpó a las 1200 horas. En él embarcó también el Comando de la Fuerza de Desembarco.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 56

El Santísima Trinidad zarpó a las 1600 horas. Llevaba a los Comandos Anfibios y algunos Buzos Tácticos, que constituían las Unidades de Tarea de Sanchez Sabarots y de Giachino. En este buque embarcaron el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas y el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia. Sería la nave almirante.

A 2000 horas zarpó el Almirante Irizar. En él había embarcado casi la totalidad del Estado Mayor del Teatro de Operaciones Malvina y las dotaciones de artillería de campaña, de servicios y de asuntos civiles de la Fuerza de Desembarco, fuerza de Ejército para Fox y Darwin.

También a lo largo del día zarparon los restantes buques de la Flota de Mar que conformarían la cobertura durante la travesía y el apoyo durante la operación.

En ese momento sabíamos que nos dirigíamos al sur, pero nadie podía asegurar que el destino final fueran las islas Malvinas. La operación aún podía ser cancelada si los niveles superiores de la conducción nacional encontraban una solución y una respuesta razonable de Gran Bretaña al problema global y al problema que las autoridades británicas habían provocado en Georgias.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 57

46

CAPITULO III

LA TRAVESIA

Al zarpar los buques el día 28 de marzo, las primeras tareas de los integrantes de la Fuerza de Desembarco a bordo consistieron en regularizar su ubicación en forma ordenada, a fin de aprovechar en la mejor medi posible el escaso espacio destinado a alojamiento y estiba del material.

A bordo del Cabo San Antonio, el primer día de navegación transcurrió tratando todo ~~el mundo~~ de lograr ubicación para el personal que aún no la tenía, para conseguir locales donde se pudiera continuar el trabajo de planeamiento, repartiendo salvavidas, acondicionando los sollados,(1) etc. La congestión de personal era muy grande debido a que se había embarcado bastante más gente de lo que indica la capacidad teórica del buque.

Las condiciones de navegación eran buenas, aunque por la noche comenzó un movimiento del mar que iría aumentando posteriormente. Comenzaron a aparecer en el personal los primeros síntomas de mareo.

En la cámara de Jefes y Oficiales, se comió en tres turnos, y lo mismo sucedió en los restantes comedores.

Es de destacar el trabajo realizado por la tripulación del buque, que tuvo que alimentar a alrededor de 900 hombres permanentemente, y lo hizo con eficiencia. El personal de los servicios fue reforzado con algunos infantes de Marina.

Dado que el gran peligro en este tipo de navegación con carga militar es que se suelte alguno de los vehículos embarcados, las guardias de "trinca" fueron reforzadas y las rondas se establecieron en forma permanente. Como ya veremos, esta precaución doctrinaria, seguida al pie de la letra, fue un acierto.

Se ejecutaron algunos de los zafarranchos que son normales en las primeras horas de todo embarco en que se llevan tropas ajenas al buque: de incendio y de abandono, con clases para que todo el personal supiera qué hacer y a dónde dirigirse en caso de un siniestro. Esto incluye el

(1) Sollados: locales de un buque donde se aloja y duerme el personal.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 58

uso del salvavidas, lanzamiento al mar de balsas, botes y lanchas y la forma de abordarlos y de utilizar los elementos de supervivencia.

Se ~~comenzó a~~ organizar en el sector de popa del Cabo San Antonio dos locales para poder realizar con comodidad y secreto las tareas de planeamiento operativo y logístico que aún quedaban pendientes.

El lunes 29 continuó la navegación con el mar muy agitado y los buques moviéndose mucho. En el Cabo San Antonio el personal había alojado asignándoseles lugares de sueños en todos los locales aprovechables. En las cubiertas bajas, donde la ventilación no es demasiado buena, el ambiente era bastante sofocante. Ya aparecían los primeros rastros de personal que estando descompuesto y mareado, no alcanzaba a llegar a cubierta y vomitaba en los pasadizos, en los baños , o aún en los sollados. Si el temporal persistía, este sería una aspecto muy penoso pero que no se podría resolver satisfactoriamente. Algunos hombres tenían asignados como lugar de sueño las cabinas de los vehículos que se llevaban en cubierta. Si bien había mucha gente acostada en forma permanente debido al mareo, el estado anímico y la actividad eran buenos.

El Estado Mayor continuó su planeamiento detallado, y se autorizó a poner en conocimiento del objetivo de la Fuerza de Tarea Anfibia a aquellos jefes de fracción que todavía debían realizar sus planeamientos contribuyentes y que ignoraban la misión asignada.

A raíz del estado del mar se debieron suspender varios ejercicios previstos. Se compaginó la cartografía a distribuir oportunamente. Se prohibió circular por cubierta. El personal de la Fuerza de Desembarco limpió sus armas y acondicionó su equipo.

El grueso del trabajo de planeamiento se centró en resolver el problema del desembarco, a raíz de la escasez de medios disponibles . No obstante, se logró planificar la forma de poner en tierra oportunamente . lo que

se requiriese.

Se solicitó al Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias que la playa de desembarco fuera ROJO OESTE y no ROJO ESTE, como estaba previsto inicialmente. Este aspecto quedó aún para ser considerado de acuerdo con la información que se esperaba.

Se tomó conocimiento que el Comandante del Teatro de Operaciones Sur estaba preocupado por posibles acciones cruentas, y que le había ordenado al Jefe de los Comandos Anfibios extremar la disposición impartida oportunamente, de evitar al máximo el derramamiento de sangre.

Mientras tanto, en el Almirante Irizar, los miembros del Estado Mayor del Teatro de Operaciones Malvinas y los de Asuntos Civiles y Gobierno Militar de la Fuerza de Desembarco siguieron confeccionando los comunicados para la población.

El martes 30 a la mañana se recibió en el Cabo San Antonio un juego de fotografías aéreas a escala 1:5000, mediante un vuelo de helicóptero. Sirvió para confeccionar una carta de bombardeo, aprovechando el detalle que brindaban las fotos. ~~Esta carta se basó~~ basada en los datos que proveyó el Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia desde el Santísima Trinidad. La transferencia de la cartografía se realizó mediante un vuelo que llevó a un Cabo y un enorme tubo donde se acomodó el mosaico fotográfico de gran tamaño. Para la dotación de la Fuerza de Desembarco constituyó una espectacular demostración de habilidad del piloto y del operador del guinche ver cómo el helicóptero se mantenía suspendido con su eje a 90° del eje del buque, mientras este continuaba su navegación normal y rolando fuertemente. En esa condición, primero el Cabo y luego el tubo fueron arriados en tal forma que tocaron la cubierta sin ningún problema en un lapso muy breve en que el buque se estabilizó.

En cuanto al planeamiento, se terminó de poner en claro a los Jefes de Compañía y de Sección para que confeccionaran los detalles de sus planes. Ya no era posible demorar más esta información, pero se lo hizo

a conciencia de que aún podía ser que la operación se cancelara. Si ello ocurría, naturalmente se produciría una gran desmoralización en todo el personal más joven.

En virtud del estudio final de los planes se decidió que en caso de que la operación se desarrollara normalmente, primero se desembarcaría por helicóptero el personal de Asuntos Civiles y luego la Reserva de la Fuerza de Desembarco.

Asimismo, ante informaciones recibidas, se le encomendó a la vanguardia la tarea de explorar el aeropuerto, y eventualmente rechazar al presunto enemigo que se encontrase en el istmo.

Se confirmó la idea de que la mejor playa a utilizar era ROJO OESTE, desde el punto de vista de la Fuerza de Desembarco.

Esa noche se durmió con mucha dificultad por el incesante movimiento del buque (llegó a rolar 44 grados a cada banda).

La meteorología se convirtió en una obsesión, no tanto por lo que se sufría en el momento sino por los malos pronósticos. Parecía que el mal tiempo podía perdurar con vientos excesivamente fuertes por muchos días.

El avance de la Fuerza de Tarea Anfibia era mucho más lento que lo previsto debido precisamente al mal tiempo.

El 31 finalizaron los planes de detalle de todos los Grupos de Tarea. Se ajustó el plan de asignación de vehículos anfibios y embarcaciones para el desembarco, lo mismo que el plan de comunicaciones, calibrándose los correspondientes equipos.

El Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia informó que el día D se postergaba del 1° al 2 de abril. Los motivos eran la demora sufrida por la Fuerza en su desplazamiento, lo que la había retrasado sensiblemente en su avance hacia la zona del objetivo, y el pronóstico meteorológico desfavorable hasta el 1° de abril inclusive.

A las 1257 de este 31 de marzo la formación cambió el rumbo y puso proa hacia Malvinas. Este cambio de rumbo hizo que los buques y, en par-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 61

ticular el San Antonio, que ya se movían demasiado, comenzaran a rolar en forma considerable, lo que obligó a ligeros cambios de rumbo para enfrentar mejor al mar.

Fue necesario tranquilizar al personal novato para que comprendiera que las fuertes sacudidas y vibraciones del buque eran naturales en un temporal de esa naturaleza, pero que no había ningún peligro de naufragi

A pesar del estoicismo del personal de la Fuerza de Desembarco, su condición física comenzaba a verse afectada, en especial los que estaban a bordo del San Antonio, donde las malas y prolongadas condiciones del precario alojamiento y el movimiento del buque debilitaban fuertemente no sólo su físico, sino su buen espíritu.

El mal tiempo continuó todo el día, y el comer se convirtió en un alarde de equilibrio y ritmo, a fin de poder sostener el plato, introducir el bocado, y evitar simultáneamente que salieran disparados de la mesa el vaso, el resto de los cubiertos y el pan.

Era normal entrar a un lugar y encontrar las sillas en el piso, pues no se sostenían sobre sus patas.

Pese a esto, la gente comenzó a "amarinerarse", y el mareo no producía tantos estragos.

El 1° de abril a las 0900 horas se aproximó un helicóptero al que se transbordaron el Comandante de la Fuerza de Transportes, Capitán de Navío Estrada y el Comandante de la Fuerza de Desembarco, a fin de trasladarse al destructor Santísima Trinidad. A las 1040 horas regresó el helicóptero trayendo a los dos jefes, los que de inmediato reunieron a sus subordinados para informar las novedades habidas e impartir sus órdenes. Para la Fuerza de Desembarco significaba un reajuste importante del plan; se había perdido la sorpresa y en consecuencia no se cumplía una de las suposiciones del plan lo que está detalladamente descripto en el relato del Almirante Büsser.

Mientras ello ocurría, el personal de Infantería de Marina y del Ejército probó sus armas haciendo fuego hacia popa. Esto sirvió también para

distraer a todos.

En virtud de la orden impartida por el Almirante Büsser, se comenzó en su Estado Mayor a reajustar nuevamente el plan de operaciones. Hubo un cierto cambio en el concepto de la operación y en las misiones asignadas a algunos de los Grupos de Tarea. Todo se solucionó bien.

A la mañana y luego a la tarde se realizaron prácticas de embarco en los vehículos anfibios, donde el personal dejó su equipo y armas pesadas, los víveres individuales y la munición. Se comprobó que sólo se tardaba 18 minutos en abordar todos los vehículos anfibios desde el momento en que se impartía la orden hasta que estaban todos listos a iniciar el movimiento.

A las 1630 horas en el San Antonio se dio baño a todo el personal, en virtud de que el buque se movía un poco menos. A las 1800 horas se rezó una misa. A las 1900 horas por los parlantes del buque se leyeron los mensajes del Comandante de Operaciones Navales, del Comandante del buque y del Comandante de la Fuerza de Desembarco. Recién en ese momento los conscriptos tomaron conocimiento del objetivo de la operación. Ello fue así porque ~~recién en~~ sólo a partir de ese momento la operación era irreversible.

Durante la noche el personal durmió poco y mal debido a la natural nerviosidad.

A la noche se captó un informativo de la radio de Puerto Stanley, donde se informaba a la población que se esperaba una invasión argentina, exhortando el Gobernador a que la población permaneciera en sus domicilios. De modo que no tendríamos sorpresa total, pero todavía era posible caer en lugares y momentos no esperados, logrando un efecto similar.

Luego del estudio a que se sometió el plan de operaciones , y cuando ya era de noche, se le expuso al Almirante Büsser , por última vez, el

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 63

detalle de lo que se haría al día siguiente. La hora H para el grueso sería a 0630 horas. Fue una reunión breve, donde no había casi nada que analizar y ya estaba todo acordado. A continuación se indica la idea general que conformó el plan.

El Plan de Operaciones definitivo, quedó de la siguiente manera (ver croquis Agregado N° 4).

a- Organización

- Comando de la Fuerza de Desembarco. Grupo de Tareas 40.1	
- Batallón de Infantería de Marina N°2 (-)	Unidad de Tareas 40.1.1.
-Vanguardia	Unidad de Tareas 40.1.2.
- Agrupación Comandos Anfibios (-)	Unidad de Tareas 40.1.3.
- Agrupación Buzos Tácticos (-)	Unidad de Tareas 40.1.4.
- Fracción de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos	Unidad de Tareas 40.1.5.
- Batería de Artillería	Unidad de Tareas 40.1.6.
- Reserva de la Fuerza de Desembarco	Unidad de Tareas 40.1.7.
- Servicios para apoyo de Combate	Unidad de Tareas 40.1.8.
- Asuntos Civiles y Gobierno Militar	Unidad de Tareas 40.1.9.
- Sección del Ejército Argentino	Unidad de Tareas 40.1.10

b- Maniobra

1. A la hora H-6, (6 horas antes de la hora H) desembarcaban en botes de goma las Unidades de Tareas 40.1.3 y 40.1.5 y se dirigirían a sus respectivos objetivos (Cuartel de Royal Marines y Casa del Gobernador, respectivamente). Si la U.T. 40.1.3. no encontraba la tropa inglesa, debía dirigirse a la localidad para tomar contacto.
2. A H-3 desembarcaba en botes de goma la Unidad de Tareas 40.1.4. y marcaba la playa de desembarco (ROJO W)
3. A la Hora H, llegaban a la playa en vehículos anfibios a oruga las Unidades de Tareas 40.1.2. y 40.1.10, quienes seguirían juntas hasta el aeropuerto. Este sería conquistado por la Unidad de Tarea

40.1.10, mientras que la Unidad de Tareas 40.1.2. seguiría hacia la ciudad, la rodearía y se conectaría con la Unidad de Tareas 40.1.3. en el Cuartel, para apoyarlos si fuera necesario. Una vez conquistado el cuartel, continuaría por la margen Norte de la bahía hasta la punta este de dicha margen, a fin de asegurar la entrada de los buques.

4. A H+2 minutos llegaría en vehículo anfibio a oruga a la playa la Unidad de Tareas 40.1.1., quien continuaría detrás de la 40.1.2. hasta alcanzar el ~~la llegada al~~ límite este del pueblo, y luego procedería a rodear el mismo y reforzar a la Unidad de Tarea 40.1.5.

5. Una vez rodeado el pueblo, se intimaría la rendición. (Agregado N°3)

6. La Unidad de Tarea 40.1.6. tendría sus piezas cargadas en vehículos anfibios a rueda y desembarcaría en Playa Rojo W a la orden, lo antes posible, y entraría en posición en cercanías del aeropuerto, para apoyar eventualmente un ataque a la localidad. Su personal, que estaba en su mayoría en el Rompehielos Almirante Irízar, sería desembarcado en helicópteros.

7. La Reserva (Unidad de Tareas 40.1.7.) sería desembarcada en helicóptero en donde se ordenara.

8. Los Servicios para Apoyo de Combate enviarían un vehículo anfibio a rueda detrás de la Unidad de Tarea 40.1.1. con un Puesto de Socorro (este es un elemento para apoyo sanitario). Si se precisaban otros elementos, ~~éstos~~ serían enviados por lancha, vehículo anfibio o helicóptero.

9. La Sección de Asuntos Civiles (Unidad de Tareas 40.1.9.) sería desembarcada en helicóptero, en cuanto fuera posible.

10. El Comando de la Fuerza de Desembarco (Grupo de Tarea 40.1.), en un vehículo anfibio a oruga comando y en otro normal, desembarcaría junto con la Unidad de Tareas 40.1.1. y seguiría con ésta.

11. La premisa fundamental seguía siendo que la operación debería ser

lo más incruenta posible, y que no se debía alterar el ritmo de vida de la población.

A las 2130 horas comenzó la operación de desembarco de las Unidades de Tareas 40.1.3. y 40.1.5. (Sanchez Sabarots y Giachino) desde el Santísima Trinidad.

Ellos fueron los primeros hombres de la Operación Rosario que pusieron sus pies en Malvinas. El detalle de su acción aparece en el Capítulo V.

Si bien el tiempo había mejorado, cabía esperar para el 2 un día ventoso y por lo tanto, con el mar bastante agitado.

CAPITULO IV

EJECUCION DE LA OPERACION

Como se ha indicado en el Capítulo III, el 1° de abril a 1900Hs en el Santísima Trinidad se tocó zafarrancho de combate, a las 1930 el buque inició su aproximación al objetivo; fondeó en el lugar previsto a las 2105 y a las 2115 comenzó el trasbordo de las Unidades de Tarea de los Capitanes Sanchez Sabarots y Giachino (U.T. 40.1.3 y U.T. 40.1.5.). [redacted]

xx

Debe recordarse que a bordo del Santísima Trinidad se encontraban el General García y el Almirante Allara, de modo que esta parte de la operación estuvo prácticamente bajo su control directo. Y a tal extremo lo estuvo, que el día 1°,uno de los problemas fundamentales que debió resolver el Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia fue el de conseguir combustible para los motores fuera de borda de los botes de goma de los Comandos Anfibios. El combustible correspondiente se traía en un tambor estibado en cubierta, ya que en el interior del buque no había espacio suficiente. Debido al mal tiempo, dos días antes, un golpe de mar lo soltó de sus trincas y se perdió. Felizmente, en otro buque se llevaba suficiente cantidad combustible del tipo que era necesario y en consecuencia se pudo resolver el problema mediante un viaje de helicóptero.

Mientras tanto, en la noche del 31 de marzo el submarino Santa Fe se aproximó a Puerto Groussac y por el periscopio se observó Puerto Stanley y sus alrededores. Se comprobó que la iluminación de la ciudad y del faro eran normales. El 1°de abril, el Almirante Allara impartió al Santa Fe directivas para la Unidad de Tarea del Capitán Cufré que viajaba a su bordo. De acuerdo con lo fijado en la reunión mantenida a la mañana con el General García y el Almirante Büsser,

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 67

era necesario modificar la misión asignada al Capitán Cufré. Ello se hizo en el turno de radio establecido a 1200 horas, ordenándosele que sólo debía marcar la playa de desembarco, que era Yorke oeste. Se les informó además que había que prever oposición. Por lo tanto, se les anulaba la tarea de capturar el faro y controlar el objetivo "Zulu". (Agregado N°4 y 5) ~~Lamentablemente, algunos problemas con los equipos de comunicaciones del submarino no le permitieron continuar recibiendo mensajes, y si bien ya se había informado la fecha y hora de ejecución de la operación, esta nunca se le pudo confirmar al submarino.~~

Fue así como en el "Santa Fe" se mantuvo una tensa espera sin recibirse nueva información del Comando de la Flota de Mar. Cerca de la medianoche entre el 1°y el 2 de abril se observó cómo se apagaba el faro San Felipe (Pembroke). Esta novedad indujo a variar el lugar previsto para el desembarco, eligiéndose uno más lejano y por lo tanto más seguro. Este lugar fue próximo a Punta Calebroña (Mengeary Point). A las 0230 del 2 de abril comenzó el desembarco del Capitán Cufré y su gente, los que se dirigieron a inmediaciones de Punta Carlos (Charles Point), donde abordaron una playa que les permitió reequiparse, estudiar la situación y reiniciar la navegación a 0430 horas, para cruzar de norte a sur la bahía de Puerto Groussac (Port William) y arribar a 0515 a la playa ubicada al este de Punta Yorke. Allí comprobaron la presencia de obstáculos constituídos por alambradas. Luego se desplazaron a la playa de Bahía Yorke, al oeste de la punta del mismo nombre, que era el lugar fijado para el desembarco de los vehículos anfibios y la señalaron a la hora correspondiente.

A las 0240 horas, en el San Antonio se recibió un mensaje del Santísima Trinidad informando que los desembarcos pre hora H se habían realizado sin novedad. Esto produjo en los miembros de la Fuerza de Desembarco que estaban despiertos, una nerviosa alegría y tranquilidad.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 68

Mientras ello ocurría, la radio de Puerto Stanley continuaba transmitiendo música clásica y ligera.

A medida que transcurría la noche el movimiento del buque por efectos del mar había disminuido notoriamente.

A las 0400 horas hubo diana para el personal de la Fuerza de Desembarco. Luego del desayuno se procedió a tomar el armamento, armarse, dar las últimas instrucciones y apretones de manos acompañados de un "buena suerte".

A las 0445 el Cabo San Antonio izó pabellón de guerra.

A las 0530, desde el puente del Cabo San Antonio, que se dirigía con rumbo directo a Puerto Groussac, y cuya proa apuntaba a las luces de Puerto Stanley se observaron trayectorias de munición trazante con esporádicos fogonazos en lo que no podía ser otra cosa que el ataque a Moody Brook. Se estaba cumpliendo estrictamente el horario. No se recibía ninguna información por radio. El detalle de esta acción se encuentra en el Capítulo V.

A las 0540 se ordenó embarcar en los vehículos anfibios que estaban a bordo del San Antonio.

A las 0615 se dió la orden de lanzar las embarcaciones de desembarco al agua. Uno a uno los vehículos anfibios a cuyo bordo estaban las Unidades de Tarea 40.1.1. (Weinstabl), 40.1.2. (Santillán) y el Comando de la Fuerza de Desembarco salieron por la rampa en la proa del Cabo San Antonio encolumnándose en la forma prevista. Todavía era oscuro, aunque comenzaba a aparecer una débil claridad que aumentaba por momentos.

Los VAO no tardaron en ordenar su formación y comenzaron el movimiento hacia la costa. Simultáneamente se rompió el silencio radioeléctrico mantenido hasta ese momento. Con seguridad, desde ese instante los ingleses tendrían la clara conciencia de que una fuerza mayor se aproximaba.

El mar, en calma total, favorecía la maniobra. Los vehículos an-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N. 69

fibios navegaban siguiendo las luces del que lo antecedía. Era lo único visible, a menos que se recurriera al visor nocturno con que contaba cada conductor.

Guiado desde el CIC (Centro de Información de Combate) del buque, los primeros vehículos cubrieron los 800 metros que los separaban de la playa y a las 0630 horas los cuatro vehículos anfibios de la vanguardia (Capitán Santillán) tocaron tierra, no encontrando en la playa la resistencia que estaban seguros los esperaría. Esto fue una sorpresa, y para el Comando constituyó una preocupación y un alivio a la vez. La preocupación radicaba en que se imponía localizar a las fuerzas inglesas, ya que simultáneamente se recibía la información de que Moody Brook había sido capturado sin encontrar allí a la guarnición inglesa. Si no estaban en ninguno de esos lugares, había que esperar que estuvieran en la localidad o se hubieran retirado al interior de las islas. Si ocurría lo primero corría peligro el requisito de que la operación fuera incruenta. Si lo segundo, el de que la operación fuera de corta duración. Pero el alivio tenía su fundamento en que sin su cuartel, las fuerzas inglesas carecerían a breve plazo de apoyo logístico y se sentirían cercados al saber que había fuerzas argentinas en Moody Brook, en el Aeropuerto y con seguridad, cerca de la casa del Gobernador desde el sur (grupo de Giachino). Además, al no haber atacado a la Fuerza de Desembarco en el momento de llegar a la playa, habían perddido la oportunidad de rechazarla en el lugar y momento en que era más débil. Eso era un error. A partir de entonces todo era cuestión de tiempo y de maniobrar adecuadamente. Ya la suerte estaba echada a nuestro favor.

A las 0640 toda la fuerza que desembarcaba por superficie estaba en tierra. A esa hora hubo otra buena noticia. Los Buzos Tácticos al mando del Capitán Cufré habían cumplido su misión sin novedad. Estaban todos bien y pidiendo nuevas órdenes. Habían realizado una

magnífica tarea. Se les ordenó que cooperaran en la verificación del terreno próximo al aeropuerto.

Mientras ocurría esto, la fracción del Capitán Giachino se había aproximado a la casa del Gobernador, la reconoció y rodeó y aproximadamente a las 0600 inició su ataque con una posterior intimación al Gobernador para que se rindiera. ~~Ver~~ El Capítulo V. incluye los detalles de esta parte de la operación.

Una vez llegado a tierra el grueso de la Fuerza de Desembarco, se destacó la Unidad de Tarea del Teniente Coronel Seineldín a capturar el aeropuerto, lo que completó a 0700 horas.

Mientras Seineldín ejecutaba su misión, Santillán con la vanguardia comenzaba su desplazamiento hacia "Zulu". Era posible que el enemigo hubiera decidido defenderse en este sector, por lo que nuevamente aparecía la inquietud respecto a recibir un fuego sorpresivo.

Desde el Comando de la Fuerza de Desembarco se emitieron dos órdenes: la primera a la Unidad de Tarea del Capitán Weinstabl (BIM2) para que destacara tres VAO con sus dotaciones de infantería embarcadas en ellos a efectos de cooperar con el Teniente Coronel Seineldín en el despejamiento de la pista del aeropuerto y verificación de que no hubiera enemigo o explosivos en las inmediaciones, que pudieran perturbar el aterrizaje posterior de los aviones de Fuerza Aérea Argentina con las tropas del Regimiento 25 del Ejército. La otra orden fue para la Unidad de Tarea del Capitán Santillán, recomendándole cumplir lo acordado en el sentido de que el pasaje por "Zulu" debía hacerse previo echar pie a tierra la tropa, y con ella avanzando al paso delante de los vehículos, limpiar y asegurar que en el sector no hubiera enemigo.

En esta maniobra el Capitán Santillán no encontró ningún problema, con lo que persistió la incógnita respecto al lugar que elegiría la fuerza inglesa para resistir. Se estaba configurando la capacidad más desfavorable, que era la de defenderse en la localidad de Stanley, ya que hasta el momento, eran poco más de las 0700

de la mañana, el enemigo no había sido localizado ni en Moody Brook ni en el Aeropuerto ni en "Zulu". Sólo quedaba, como lugares donde pudiera estar, la localidad o que se hubiera desplazado con el grueso de sus fuerzas al interior.

Pocos minutos después apareció una novedad importante. La vanguardia había recibido fuego de ametralladoras y estaba comenzando a combatir en las afueras de la localidad. No se tenía información de bajas. Casi en seguida la columna principal, con el Capitán Weinstabl se agregaba a la vanguardia y desplegaba frente al enemigo, comenzando así un breve combate.

En el Comando de la Fuerza de Desembarco se apreció que el enemigo que acababa de enfrentarse debía pertenecer a las avanzadas de combate de las fuerzas inglesas que presumiblemente tendrían sus posiciones dentro de la localidad. El requisito de la operación incruenta se veía cada vez más comprometido. Se estimó que si este cuadro se terminaba de configurar, sería necesario colocar rápidamente en tierra los medios de combate más contundentes a fin de tener argumentos como para lograr la rendición cuanto antes. Por ese motivo, a las 0715 se ordenó que desembarcara la artillería. La idea era hacer con ella un fuego intimidatorio sobre ciertos blancos convenientemente elegidos para debilitar la voluntad de combatir del enemigo. A 0830 horas la batería estuvo lista a hacer fuego, no siendo necesario que entrara en acción.

Como resultado del fuego propio, se capturó la casa desde donde habían tirado las ametralladoras, sin encontrar rastros de sus defensores, los que aparentemente se habían retirado sin sufrir bajas.(En el Agregado N°3 se encuentra un detalle de los lugares desde donde se recibió fuego).

Entre tanto, en Moody Brook, luego de capturar el cuartel y apenas aclaró, se hacía una prolija inspección para determinar si quedaban soldados enemigos ocultos. Resuelto esto, se comenzó el desplazamiento hacia la localidad, dejando un grupo reducido para

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 72

asegurar el cuartel e impedir eventuales desplazamientos de tropas inglesas.

Próximo a la casa del Gobernador, el Capitán Giachino, luego de comenzado su ataque alrededor de las 0600 hs. y de la intimación, caía herido aproximadamente a 0730 horas, junto con el Teniente García Quiroga y el Cabo Urbina. De todo esto no se sabía nada en el Comando de la Fuerza de Desembarco.

Alrededor de las 0730 horas se recibió en el Comando de la Fuerza de Desembarco la información de que la pista se encontraba despejada y se pedía autorización para informar al Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia que se estaba listo a recibir a los aviones de Fuerza Aérea. Se preguntó si se había comprobado que la pista estuviera libre de voladuras y que se hubiera capturado el faro San Felipe (Pembroke), y ante la respuesta negativa, se ordenó hacer una profunda verificación y concretar la captura del Faro. Para ello, se asignó, además de la Reserva, que a 0750 horas había llegado a tierra, a los Buzos Tácticos del Capitán Cufré. Cuando se terminó esa tarea recién se informó que todo estaba bien para que aterrizaran los aviones.

Una vez cumplida su misión, la Unidad de Tarea del Teniente Coronel Seineldín solicitó una nueva misión. El Comandante de la Fuerza de Desembarco lo hizo adelantar a fin de que se incorporara a la Unidad 40.1.1. (Weinstabl) para cooperar en la captura de la localidad.

A las 0810 la Unidad de Tarea 40.1.1. comenzó a entrar en la localidad, rodeandola primero desde el sur, tal como estaba planificado. Se oían disparos aislados provenientes de la zona donde estaba la casa del Gobernador. No se veían ni enemigos ni pobladores. Todos los habitantes de Puerto Stanley se encontraban en sus casas, sin siquiera asomarse a las ventanas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 23
621

xx Aproximadamente a 0815 en el vehículo Comando de la Fuerza de Desembarco se recibió una comunicación del Almirante Allara para el Almirante Büsser. Aquel informaba que el Gobernador inglés acababa de hablar por radio y pedía parlamentar con el Comandante de las fuerzas que estaban en tierra, para lo cual éste debía concurrir desarmado a un lugar situado frente a la iglesia Católica.

El Almirante Büsser se destacó acompañado por los Capitanes de Corbeta Roscoe y Monnereau, este último portando una bandera blanca. Los tres marchaban desarmados. Antes de destacarse el Almirante Büsser le había ordenado al 2do Comandante, Capitán Pita que se hiciera cargo del Puesto de Comando y resolviera los próximos problemas, hasta que él le impartiera nuevas directivas. Acordaron un procedimiento por si había inconvenientes imprevistos.

Mientras ello ocurría, la vanguardia (Unidad de Tarea 40.1.2. del Capitán Santillán) se había constituído en Fuerza de Conexión y dirigiéndose hacia el oeste trataba de hacer contacto con los Comandos Anfibios del Capitán Sanchez Sabarots, que debían estar aproximándose desde Moody Brook.

Muy pocos minutos después de haberse adelantado el Almirante Büsser se recibió en el Puesto de Comando un mensaje de la Unidad de Tarea del Capitán Giachino indicando que se encontraban combatiendo en inmediaciones de la casa del Gobernador y que tenían varios heridos y prisioneros. No había forma de hacer llegar esta información al Comandante de la Fuerza de Desembarco.

Pocos minutos antes, el BIM 2 había recibido un pedido de ayuda de los Comandos Anfibios del Capitán Giachino para que cooperaran en el combate en la casa del Gobernador, lo que se hizo destacando una fracción de infantería que comenzó su ataque mientras el Almirante Büsser se dirigía hacia la casa a parlamentar. Felizmente, se

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 24

les pudo ordenar hacer alto el fuego y que se mantuvieran en los lugares alcanzados, sin avanzar.

Mientras el Comandante de la Fuerza de Desembarco avanzaba hacia la casa del Gobernador, se escuchaba un nutrido tiroteo dentro de ella. Posteriormente se supo que correspondía a los disparos que las tropas inglesas hacían contra una casilla de madera, donde había entrado inicialmente el Capitán Giachino y en la que en ese momento estaban tres hombres de su patrulla que lo habían seguido y que al verlo caer herido no podían abandonarla para no sufrir la misma suerte. No obstante el pedido del Gobernador para parlamentar, los soldados ingleses seguían haciendo fuego para resolver el problema que les creaban esos hombres tan adentro de su dispositivo de defensa. Por su parte, los tres soldados argentinos imposibilitados de salir de la casilla que estaba siendo acribillada, y oyendo el ruido de los motores de los vehículos anfibios muy próximos y los disparos de los atacantes, decidieron rendirse para evitar ser muertos sin posibilidad de defensa. En esa situación estuvieron pocos minutos, ya que casi inmediatamente entró en la casa el Almirante Büsser y luego de parlamentar brevemente, el Gobernador se rindió junto con la guarnición inglesa. Estos fueron los primeros hombres que atendieron a los heridos.

Dentro de la casa del Gobernador, las tratativas para la rendición fueron breves y concisas. Su detalle se puede encontrar en el Capítulo V .

A 0845 todo estuvo resuelto y las autoridades y guarnición militar británica rendidos.

Hubo inconvenientes para lograr un rápido traslado de los heridos. El vehículo previsto como Puesto de Socorro móvil se había quedado encajado en un turbal y se demoraba mucho en sacarlo de esa situación. Esto ponía en evidencia las condiciones altamente desfavora-

bles del terreno. Era un vehículo anfibio a rueda (VAR). Sus ruedas tienen 1,50 m de diámetro y 30 cm de ancho, pudiéndose desinflar para aumentar la superficie en contacto con el suelo. No estaba excesivamente cargado. Sin embargo, en cuanto salió del camino pagó tributo a la floja consistencia de la turba. Fue necesario recurrir al VAO recuperador, el cual con su guinche y su malacate lo pudo poner en terreno más firme. Por ese motivo este vehículo no llegó a tiempo para trasladarlo a Giachino, pero sí a los otros heridos.

El Capitán Giachino, que era el herido más grave fue trasladado al hospital en primer término, usando un vehículo inglés. El Teniente García Quiroga y el Cabo Urbina lo fueron posteriormente en el VAR de sanidad. Poco después, Giachino fallecía mientras García Quiroga y Urbina, ambos muy graves, eran objeto de las primeras curaciones y se los preparaba para su traslado.

Una vez retirados los heridos de la casa del Gobernador, el personal militar inglés, que todavía tenía sus armas consigo, las entregó y fue trasladado a un lugar de reunión. Hubo otros grupos de soldados ingleses que se rindieron en otros lugares próximos, lo mismo que el personal de la Fuerza de Defensa (FIDF).

A 0930 la fuerza inglesa estaba toda bajo control excepto un grupo destacado muy temprano a la zona de lo que para nosotros era el objetivo ECHO (Eco) oeste, lugar al que se dirigía Santillán con su fuerza. A las 1030 se le ordenó a éste detenerse a efectos de evitar un enfrentamiento, mientras se destacaba un helicóptero con el Capitán Roscoe y elMayor Noot para informar a esa tropa que debía rendirse. Simultáneamente, se demoró la entrada del San Antonio a Puerto Stanley hasta que se resolviera esta situación. Luego de una intensa búsqueda sin encontrar al grupo de soldados británicos, ~~y no pudiendo ser encontrados,~~ a 1600 horas se decidió que Santillán continuara su marcha hacia el objetivo

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 76

ECHO oeste, lo que hizo con algunos inconvenientes menores debidos al terreno. No encontró personal enemigo, pero sí voladuras preparadas y armamento abandonado. Con ese armamento, si el San Antonio u otro buque hubiera intentado ingresar al puerto por su angosta entrada, podría haber sido batido casi con seguridad.

A 1030 horas arribó a Puerto Stanley el helicóptero con el General García y el Almirante Allara, acompañados por algunos miembros de sus Estados Mayores.

Fueron recibidos por el Almirante Büsser. Desde el lugar de aterrizaje del helicóptero se trasladaron caminando hasta el edificio donde funcionaría el Puesto de Comando del Señor General García.

Durante el trayecto recibieron las novedades correspondientes y decidieron las acciones que se realizarían a continuación.

Poco tiempo después, el ex Gobernador Hunt fue convocado a conversar con elSeñor General García. Fue una entrevista dura, donde Hunt insistió en la intimación para que las fuerzas argentinas se retiraran, tal como lo había hecho ante el Almirante Büsser (Capítulo V). Si bien la primera vez que habló con Büsser parecía tener sentido tal intimación, en esta oportunidad no dejaba de ser ridículo que exigiera la retirada después de haber dispuesto la rendición de sus fuerzas un par de horas antes. Luego del rechazo de sus palabras por parte del Señor General García, terminó pidiendo autorización para permanecer en las islas dos días más a fin de solucionar sus asuntos personales. Este pedido aparentemente inocente hubiera significado, de accederse a él, que permaneciera en las islas por un tiempo largo junto con las fuerzas argentinas. Pudo generar confusión y dar lugar a complicaciones, y además a deformaciones de las noticias que llegarían al exterior. El Señor General García rechazó la pretensión y le informó que a partir de 1600 horas debía estar listo a decolar en un avión que lo llevaría a Buenos Aires.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 77

Hunt insistió en que tenía elementos de su propiedad, como por ejemplo un avión, cuya situación quería resolver. Se acordó que de todos sus asuntos se haría cargo su mayordomo el Señor Donner. Sin más, se retiró.

A 1215 horas, en el jardín de la casa del Gobernador se realizó una ceremonia para izar la bandera argentina en el mástil correspondiente, formando representantes de los efectivos que habían participado en el desembarco y de los buques que apoyaron la operación. Durante la ceremonia ocurrió un lamentable accidente. Por una mala maniobra, cuando el pabellón se había elevado unos dos metros en el mástil, se rompió el gancho donde se la había unido a la driza, cayéndose. Dado que no era posible una reparación inmediata, el General García sin dudar un momento hizo continuar la ceremonia haciendo adelantar los pabellones de guerra de la Flota de Mar y del Regimiento 25. Hubo lectura de una alocución y una oración a cargo del Padre Maffezini. Unos momentos después el Subteniente Reyes trepó al mástil, recobró la driza y el pabellón pudo quedar firmemente izado.

Poco después, arribó el Comandante de la Aviación Naval, Almirante García Boll, con quien se coordinó la tarea de evacuar por aire a todo el personal de la Fuerza de Desembarco, a efectos de evitar su regreso por mar ante la amenaza de posibles submarinos ingleses en la zona. Esta tarea se comenzó a ejecutar en las primeras horas de la tarde y continuó todo el día 3 de abril. En general esta operación consistió en vuelos con carga reducida de los aviones debido a la corta longitud de la pista, hasta los aeródromos próximos de Río Grande, Río Gallegos o Comodoro Rivadavia. Desde allí, transbordo a aviones de mayor capacidad, o los mismos cargados al máximo, hasta Comandante Espora (Bahía Blanca) o Mar del Plata. Esta tarea fue coordinada y regulada por el Comando de la Aviación Naval, ~~lo~~ que la ejecutó

con su acostumbrada eficiencia, a lo que esta vez se agregaba la manifiesta alegría de las tripulaciones de los aviones.

A continuación el ~~Señor~~ General García se entrevistó con el Obispo Católico de Malvinas, en una amable reunión donde quedó claro el espíritu de las fuerzas argentinas. Se le pidió a Monseñor Spraggon que transmitiera tranquilidad al resto de la población respecto al comportamiento de nuestros soldados y a las seguridades que podían esperar tanto desde el punto de vista físico como legal.

Desde aproximadamente las 1000horas por la radio de Stanley se transmitían los comunicados del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, junto con el Himno Argentino y música. De acuerdo con lo autorizado por el ~~Señor~~ General García en la reunión en el Santísima Trinidad en la mañana del 1° de abril, en el sentido de que el Bando N° 1 sólo se transmitiría si la actitud de la población lo exigía, el Comandante de la Fuerza de Desembarco decidió no hacerlo mientras los pobladores se mantuvieran tranquilos y no crearan problemas.

Poco después de mediodía,cada Unidad de Tarea almorzó en los lugares donde se encontraba, consumiendo su ración de combate. Lo mismo se hizo con la tropa inglesa, a la que se le dió de comer nuestras propias raciones.

Una Tarea que exigió una gran capacidad de improvisar fue la de hacer que todos los soldados británicos pudieran reunirse con sus pertenencias antes de ser embarcados. Algunos las tenían en el cuartel de Moody Brook, lo que no causaba inconvenientes, pero otros, que estaban alojados en casas de familia, presentaban un problema mayor. La solución se explica en el relato del Capitán Botto en el Capítulo V.

A partir de las 1500 horas, comenzaron los vuelos llevando de regreso al continente a las primeras fracciones de la Fuerza de De-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 22

sembarco.

La Unidad de Tarea 40.1.1. (Weinstabl) había ocupado la localidad después de las 0800, controlaba sin problemas el orden y se había asegurado que en ningún domicilio hubiera daños. Poco a poco la población comenzaba a transitar por las calles, todos munidos con un trapo blanco y acompañados por personal militar. El personal de la policía había sido enviado a sus domicilios, lo mismo que el de las Fuerza de Defensa. Se ubicaron los domicilios de aquellos que podían generar un problema, pero todo se mantuvo tranquilo.

Los servicios de carácter público (usina, agua corriente, teléfono, radio, etc.) funcionaron prácticamente sin interrupción y sin que se notara el cambio de autoridades.

Los prisioneros ingleses, reunidos desde temprano en un sector del jardín de la casa del Gobernador pasaron a ser custodiados por la reserva de la Fuerza de Desembarco en cuanto esta Unidad de Tarea pudo ser adelantada. Se logró así un mejor y más seguro control. Según lo acordado con el General Daher, poco después de mediodía debían ser transferidos bajo la responsabilidad del Ejército pero ello se demoró, por lo que la totalidad del manejo de los prisioneros y familiares en Moody Brook y Puerto Stanley quedó a cargo de la Fuerza de Desembarco, la que los envió custodiados y con todas sus pertenencias para que a la hora oportuna estuvieran en el aeropuerto.

A 1600 horas aproximadamente, y en virtud de que al no haber entrado el Cabo San Antonio a puerto, el Regimiento 25 del Ejército no contaba con la carga que traía en el buque, se decidió en una reunión entre el General García, el Almirante Büsser y el General Daher que parte de la Fuerza de Desembarco permaneciera en las islas hasta el día siguiente. Debido a esto hubo que alterar en alguna medida los acuerdos con Aviación Naval para el traslado al conti

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 80

nente, lo que se hizo con el Capitán de Fragata Aviador Naval Olcese, quien ~~el cual~~ actuaba como Comandante de la Estación Aeronaval y coordinaba los vuelos para el regreso. Quedaron hasta el día siguiente: parte de la U.T. 40.1.1.; las 40.1.2.; 40.1.7.; 40.1.8. y 40.1.9. Las restantes regresaron el día 2.

A raíz de esta medida, cada una de las Unidades de Tarea que quedaban en las islas comenzó a buscar lugares donde pasar la noche. Una primera proposición fue la de que cada hombre durmiera en su carpa individual, a la intemperie. En el Comando de la Fuerza de Desembarco se decidió que en su zona de responsabilidad, cada Unidad buscara lugares cubiertos donde poder dormir, ~~esa noche~~, siempre que no se usara indebidamente la propiedad privada, ni se entrara en los domicilios particulares.

A la noche todo el personal, además de su ración de combate, comió en caliente, con lo que este aspecto se satisfizo en forma amplia.

Alrededor de las 1800 horas, el transporte Isla de los Estados entró a Puerto Stanley trayendo carga. Al día siguiente debía zarpar.

El día 3 a las 1500 horas aproximadamente el Cabo San Antonio entró a Puerto Stanley y se atracó a muelle, descargando el material del Ejército y de Marina que debía quedar en las Islas.

Desde temprano, las Unidades de Tarea, luego de asearse y desayunar, comenzaron a desplazarse hacia el aeropuerto a fin de estar listos para el viaje de retorno a medida que los aviones regresaran al continente. El único personal de la Fuerza de Desembarco que no regresó por vía aérea fue el correspondiente a las dotaciones de los vehículos anfibios, que lo hicieron junto con los vehículos en el San Antonio.

A mediodía prácticamente se había terminado la evacuación de las Unidades de Tarea de la Fuerza de Desembarco. Sólo quedó una sección

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 31

to no se lo ha mencionado porque no tuvo relación directa con la Fuerza de Desembarco que ejecutó la operación Rosario, pero su acción durante el 2 y 3 de abril fue activa y destacada.

El día 3, y sin que tuviera una relación estrecha con la operación, llegaron dos aviones con periodistas poco después de mediodía . Se dió la directiva de que el personal presente respondiera a sus requerimientos en la forma más amplia posible,lo que se hizo. Lamentablemente, casi todos los que habían tenido intervención directa y destacada en la operación de desembarco y captura ya habían regresado.

Al atardecer del día 3 comenzó una ligera llovizna que poco a poco se fue convirtiendo en una lluvia bastante intensa. Alrededor de las 1900 horas, el Almirante Büsser y los miembros presentes de su Estado Mayor se presentaron al General García para informarle que la Fuerza de Desembarco había regresado casi totalmente y estaba con su material a bordo del San Antonio, el que zarparía al día siguiente. Sólo quedaba en las islas una parte del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, y un avión estaba esperándolos para el regreso. Pidió autorización para hacerlo.

Luego del saludo a los restantes miembros de las Fuerzas que quedaban en las islas, los últimos miembros de la Fuerza de Desembarco se retiraron rumbo al aeropuerto~~, Allí~~ donde el Almirante Büsser saludó al Brigadier Castellanos, conversando los dos largo rato mientras se reparaba una avería menor en el avión. A las 2100 horas decolaron rumbo a Río Grande, donde pasaron la noche.Siguieron el día 4 a la mañana a Río Gallegos. Allí el avión se completó con un grupo de conscriptos de la U.T. 40.1.1. que habían pernoctado en ese lugar. Luego el avión llegó a Comandante Espora cerca de mediodía.

Toda la Fuerza de Desembarco estaba de regreso.

Había finalizado la operación Rosario.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 82

de Infantería de Marina proveniente de la Unidad de Tarea 40.1.1., la cual permanecería allí hasta el regreso luego del 14 de junio. Esta sección estaba destinada a brindar seguridad local al Apostadero Naval.

Al atardecer se reembarcaron en el San Antonio los vehículos anfibios a rueda y oruga y el material de artillería que el día anterior había entrado en posición próximo al aeropuerto. El buque zarpó de regreso el 4 de abril a 0700 horas rumbo a Puerto Belgrano, con la carga y un mínimo de personal de IM.

El Almirante Allara regresó a tierra en las primeras horas de la mañana del día 3 y tuvo una reunión en el Isla de los Estados con miembros de su Estado Mayor y sus Comandantes subordinados. Resolvió los problemas derivados del regreso, de lo que había que dejar en las islas y de los futuros movimientos a realizar. Dió sus órdenes y posteriormente recorrió con el Capitán Gaffoglio las instalaciones de la Armada Británica en Camber. A la tarde, se despidió del ~~Señor~~ General García y de Büsser y fue a embarcarse en el helicóptero que lo llevaría a su buque para el viaje de regreso.

Pocos minutos después, entre las 1615 ~~ó~~ y 1630, el almirante Büsser recibió en la teletipo de su Puesto de Comando un mensaje impuesto a las 1545 retransmitido desde el Santísima Trinidad, donde el Comandante de Operaciones Navales (Almirante Lombardo) le comunicaba al Comandante del Teatro Malvinas (General García) una orden de la Junta Militar. En lo que afectaba a la Fuerza de Desembarco, disponía que se coordinara los efectivos y medios de Infantería de Marina a retener para apoyo y asesoramiento. Se le envió una copia al ~~Señor~~ General García y el Almirante Büsser se destacó para tratar de alcanzar a Allara, que debía estar por embarcar en su helicóptero. A esa hora ya no quedaban fuerzas de Infantería de Marina en Malvinas. El material ~~era el que~~ estaba siendo reembarcado en el San Antonio, (los

vehículos anfibios)el que había sido apto para ejecutar la operación de captura, moviéndose en los caminos, pero que había evidenciado tener grandes dificultades para desplazarse en la turba. Tiempo después las fuerzas británicas encontrarían que el terreno ofrecía la misma dificultad a sus vehículos a rueda o a oruga. Allara estuvo de acuerdo con Büsser en ofrecer todo lo que se requiriera, pero no hacer regresar las tropas que ya habían sido evacuadas. Luego de eso, y mientras el Almirante Allara volaba al Santísima Trinidad, Büsser se dirigió a entrevistar al ~~Señor~~ General García, quién se encontraba con el General Daher. Le expuso cuál era la situación de la Fuerza de Desembarco y de los elementos de la Armada que quedarían en las islas. El General Daher estimó que no eran necesarios refuerzos de tropas ni de vehículos anfibios. El ~~Señor~~ General García pidió un vehículo estación de comunicaciones, con su personal, algunos vehículos más para movimientos en caminos y un oficial de enlace de Infantería de Marina a efectos de que pudiera canalizar a Puerto Belgrano los pedidos que hiciera en el futuro ~~el Señor General García~~ y a la vez asesoralo sobre las unidades y medios que disponía la Infantería de Marina. Este oficial de enlace fué el Capitán de Corbeta José Maurizio. En esta conversación el Almirante Büsser le expresó al ~~Señor~~ Genral García que si requería una Unidad de Infantería de Marina pensaba mandarle el Batallón de IM N°5 (BIM 5), cosa que posteriormente se concretó. Puestos de acuerdo, se dieron las órdenes para descargar del San Antonio algunos elementos que ya habían sido reembarcados, y se los dejó a cargo del Capitán Maurizio.

El día anterior, a la mañana, había arribado en uno de los primeros vuelos de C-130 el ~~Señor~~ Brigadier Luis C. Castellanos, quien se incorporó como subordinado del ~~Señor~~ General García para resolver los problemas de responsabilidad de la Fuerza Aérea Argentina, y a cuyo cargo estaba la coordinación de las actividades del control aéreo local y de todo lo relacionado con Fuerza Aérea. En este rela

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 24

CAPITULO V

RELATOS DE LOS JEFES

Las páginas que siguen en este capítulo refieren las vivencias de los responsables de planificar y dirigir las operaciones de la Fuerza de Desembarco en la Operación Rosario.

Se han ordenado de acuerdo con el puesto que cada uno de ellos ocupó. En primer lugar, el Comando de la Fuerza de Desembarco, es decir el Comandante . el 2° Comandante y los miembros del Estado Mayor. Luego los Comandantes de cada una de las Unidades de Tarea y por último algunos Comandantes de fracciones de apoyo que actuaron en importantes funciones.

En algunos de esos relatos se encontrarán repeticiones con relación a lo expresado en los Capítulos II, III y IV. Ello es así porque estos capítulos son la integración de las acciones de cada una de las Unidades de Tarea. No obstante, se ha tratado que en la descripción general de la operación no se incluyeran los aspectos parciales que describe cada relato.

El Comandante de la Fuerza de Desembarco refiere algunos aspectos que él vivió como actor y explica el motivo de algunas decisiones y de algunas soluciones adoptadas.

El Segundo Comandante narra fundamentalmente la acción general del Estado Mayor durante la planificación.

El Ayudante del Comandante describe los últimos momentos del Capitán Giachino.

Los Oficiales de Inteligencia , de Operaciones y de Logística hacen referencia a los detalles de la planificación de cada una de sus áreas de responsabilidad y a la forma en que contribuyeron a conducir la operación.

El Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.1. (BIM 2), que inicialmente actuó como oficial de operaciones del Estado Mayor y luego debió

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 85

conducir la ocupación de la localidad de Stanley encara su relato en forma cronológica, y agrega los de sus subordinados.

El Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.2. expone su actuación en el Estado Mayor y luego la acción de su fracción, que tuvo gravitant importancia, tanto como vanguardia, fuerza de conexión o despejando el terreno.

La actuación de las Unidades de Tarea 40.1.3., 40.1.4. y 40.1.5. ha sido descripta en base al relato de algunos de los jefes de patrullas o de los grupos. Estos hombres fueron los que desembarcaron durante la noche anterior y su acción no sólo fue decisiva, sino que podría afirmarse que fueron el elemento que con más fuerza indujo a la rendición del Gobernador inglés.

La descripción de la actuación de las Unidades de Tarea 40.1.6., 40.1.7., 40.1.8. y 40.1.9., muestra cómo estuvieron listas a actuar en el momento preciso, si bien no entraron en forma directa en combate y cómo resolvieron los problemas que enfrentaron en sus tareas tan específicas.

El Comandante de la Unidad de Tarea 40.1.10., única unidad que no pertenecía a la Armada, describe en forma muy concisa la actuación de esa fracción, que debió capturar y despejar el aeropuerto.

Si bien los vehículos anfibios no constituyeron una Unidad de Tarea, su preparación, actuación y su conducción fueron decisivas, lo que describe con todo detalle el Jefe de la Compañía VAO.

1- RELATO DEL COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO

a. El Planeamiento

Cuando se nos impartió la orden de empezar a planificar preventivamente para el caso eventual de que se tuviera que realizar una

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 86

operación en Malvinas, creí que se trataría de una ejercitación más de adiestramiento. En general, cuando el personal realiza una ejercitación y sabe que la tarea tiene ese carácter, no hay ningún inconveniente, pero cuando se le indica que el planeamiento tiene un carácter de ejecución más o menos probable y luego la operación no se realiza, aparece una fuerte y rápida desmoralización. Ese fue uno de los motivos por el cual en todo momento insistí ante quienes trabajaban en esta tarea respecto a su carácter meramente preventivo pero posible de ser llevada a la práctica.

Yo conocía la vocación negociadora del gobierno argentino y su deseo de llegar a un arreglo pacífico, pero también tenía conciencia de que las largas negociaciones no marchaban bien y que Gran Bretaña era cada vez más intransigente en las tratativas y más agresiva en las relaciones normales y actitudes gubernamentales. También conocía los esfuerzos que se hacían para incrementar las fuerzas navales inglesas en las islas. Por ese motivo, no podía dar a la tarea de planificación un carácter de mera ejercitación quitándole así el incentivo para un trabajo exhaustivo y de gran objetividad. Fue un equilibrio no muy fácil de lograr este de confeccionar un plan envuelto en el mayor secreto pero rodeado de medidas preparatorias reales y a la vez procurar que todos estuvieran dispuestos a tomar conocimiento de que nada se realizaría y todo el trabajo iría a un archivo. Fue un gran mérito de los oficiales que intervinieron en estas tareas el haberlas realizado adaptándose a la situación con fría profesionalidad.

Cuando se mira retrospectivamente lo que realizamos, se observa que hubo dos etapas bien diferenciadas: la primera transcurrió ~~que fue~~ desde enero hasta el 23 de marzo; la segunda desde esta fecha hasta el 2 de abril.

En la primera hubo una tarea de recopilación de antecedentes

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 87

y de elaboración de un modo de acción. Intervinieron pocas personas, las que a la vez cumplían su trabajo normal, durante un poco más de dos meses. Fue una planificación hecha sin prisa, sin apremios, y tratando que pasara inadvertida, lo que limitó sus logros y avances. Puede afirmarse que si otras hubieran sido las condiciones, esta misma tarea se pudo realizar también en muy pocos días, no más de cuatro o cinco.

En la segunda etapa, desde el 23 de marzo, todo se aceleró. Siguió vigente la gran limitación que significó el esfuerzo por mantener el secreto. Pero todo se ejecutó bien , en pocos días y sin que trascendiera lo que se hacía. Este fue también un mérito muy grande del personal que intervino, que a esa altura estaba constituído por un número bastante considerable de oficiales, suboficiales y cabos.

En consecuencia, puede afirmarse que si esta operación no se hubiera comenzado a analizar en enero sino recién el 23 de marzo, con seguridad su ejecución hubiera sido posible antes del 10 de abril, y prácticamente en las mismas condiciones y con las mismas perspectivas de éxito. Todo ello en base a nuestro alistamiento permanente y a la doctrina terrestre común con el Ejército, lo que nos permite coordinar rápidamente una operación.

b- Manifestaciones públicas y actitud de los medios de comunicación social respecto al problema Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur

A lo largo de este período aparecieron en algunos momentos expresiones o publicaciones que nos preocuparon seriamente, ya que si eran tenidas en cuenta por el gobierno británico y decidía adoptar medidas en consecuencia, ello podía costar vidas de nuestros soldados.

El 28 de enero apareció una información según la cual el señor Adolfo Silenzi de Stagni presentaba un libro suyo (Las Malvinas y el Petróleo) expresando con referencia a Malvinas: "hay que ocuparlas y hay que hacerlo a la mayor brevedad" agregando ~~luego~~ "el 3 de enero los británicos festejarán el sesquicentenario de la usurpación" ~~agregando~~ y luego "hay que ocuparlas antes". Si bien lo expresado por el señor Silenzi de Stagni nos preocupó, teníamos la esperanza de que lo dicho pudiera pasar inadvertido a la inteligencia británica, en virtud de ser coherente con su postura ideológica de toda la vida.

El 11 de febrero los diarios informaban que el Dr. Luis León había comentado respecto a un paseo dado por el señor Presidente que "en lugar de caminar por elegantes avenidas, tendría que desembarcar y echar al usurpador inglés de las Islas Malvinas, pero confunde gobernar con mandar".

El 15 de marzo los diarios recogieron expresiones del mismo Dr. León quien había declarado al periodismo en Santa Fe que si él "fuera comandante de la Marina hubiera desembarcado hace rato en las Malvinas, porque me parece que no somos del todo país digno mientras tengamos la usurpación inglesa". Agregaba: "el gobierno con el que disentimos nos puede convocar a muchas cosas y a lo mejor no nos guste. Pero si el gobierno, así sea el adversario político más acentuado me convoca, yo sería el grumete o el soldado voluntario para invadir las Malvinas, porque yo creo que son las grandes causas las que solidarizan a la Nación".

Conceptos similares repitió en Resistencia el día 29 de marzo, exhortando a las Fuerzas Armadas a desembarcar en el archipiélago para recuperar "lo que nos arrebataron los piratas".

Estas expresiones del Dr. León sí nos preocupaban. Lo menos que

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 84

podía deducir la inteligencia británica era que él se había enterado de algunas inquietudes o intenciones del gobierno y quería sacar rédito político de algo que se estuviera preparando. Por lo menos, esto los movería a tratar de detectar nuestra actividad. El problema era cómo accionar. Descartamos rápidamente cualquier tipo de desmentida o declaración pública y también la aproximación personal, por considerar que su reacción podía ser desmesurada y absolutamente perjudicial. Pareció lo mejor pedir que en todos los niveles se extremaran las medidas para evitar filtraciones y seguir como si nada pasara.

Aparecían también comentarios en algunos diarios.

Uno de los más caracterizados era el diario La Prensa. El 19 de enero apareció un artículo de Manfred Schonfeld donde se decía: "En estos momentos, las Malvinas -no el viejo problema histórico, sino el de la mal llevada negociación- son más que una 'espina' en las buenas relaciones entre los dos países. Son un agravio para la Argentina, son una afrenta. La manera de resolver la cuestión ha escapado, por dejadez de previos gobiernos argentinos y por un aprovechamiento (muy explicable desde el punto de vista británico) de esa dejadez por parte de Londres, de la mesa de las negociaciones. La cuestión tiene una simple solución: la de que un día amanezca con el archipiélago reincorporado al territorio nacional, sin explicaciones que al respecto haya que dar a nadie (y que, además, no serán exigidas, salvo a efectos declamatorios y sin que tal declamación perdure más que un tiempo prudencialmente breve)".

El 17 de enero un artículo de J. Iglesias Rouco expresó: "La recuperación de las Islas: Pero en los círculos diplomáticos internacionales el conflicto del sur comienza a verse con una óptica más precisa. Según nuestras fuentes, Wáshington no sólo estaría considerando que el problema del Beagle es para la Argentina inseparable del de las Malvinas, sino la evidencia de que todo esquema defensivo del Atlántico sur debe englobar, por fuerza, una y otra área. En consecuencia, estimaría también, se nos asegura, que la posesión de las Malvinas por la Argentina facilitaría ese esquema. Es por eso, seguramente, que en varios círculos oficiales europeos, y también en los de los Estados Unidos, se está sopesando ahora

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 90

una tercera alternativa, aparte de la aceptación de la "propuesta" papal por Buenos Aires o la de una guerra o tensión permanente entre Buenos Aires y Santiago: Que la Argentina se apodere de las Malvinas, operación menos cruenta y costosa que la guerra con Chile y que a la vez se beneficiaría del consenso internacional".

También el 24 de enero Iglesias Rouco expresaba: "En marzo vendrá a Buenos Aires el subsecretario de Estado adjunto para asuntos latinoamericanos, señor Enders, y esta cuestión habrá de ocupar, indudablemente lugar preferente en sus conversaciones con el señor Costa Mendez. Como ya informamos, tanto en los Estador Unidos ,como en Europa se cree que si fracasa el próximo intento argentino de "clarificar" las negociaciones con Londres, este año Buenos Aires recuperará las islas por la fuerza. Como es natural, aquí se guarda silencio, pues aunque el gobierno no hubiera previsto esa alternativa, tampoco puede excluir una instancia militar cuando de lo que se trata es de su soberanía. Por lo demás, se estima que la operación sería relativamente sencilla, en vista de los escasos pertrechos militares de las islas (hoy no mucho más de 80 hombres armados), y de las ventajas que de ella incluso podrían derivarse para sus habitantes, ya que a Buenos Aires se le atribuye la determinación de evitar toda efusión de sangre y de compensarlos generosamente por los inconvenientes de orden económico que acarrease el cambio de administración. En cuanto a Gran Bretaña, es posible que durante un tiempo se "congelen" las relaciones diplomáticas, pero en el contexto de los esquemas estratégicos occidentales parece improbable que tal situación se prolongue demasiado".

El mismo articulista expresó el 7 de febrero: "Por lo que sabemos Buenos Aires no está dispuesta a seguir conversando indefinidamente, ni a replantear en las Naciones Unidas un asunto sobre el que la organización mundial ya se ha pronunciado. Si Londres no se aviene a ceñirse a un cronograma, Buenos Aires se reservaría el derecho de emprender otras acciones. Ya adelantamos, hace quince días, que entre esas acciones no es descartable, ni mucho menos, la recuperación de las islas por medios militares".

El mismo Iglesias Rouco expresaba el 18 de febrero:"Lo menos que se puede pedir a los gobiernos militares es que no vaci

len ante ninguna eventualidad militar cuando se trata de cuestiones de soberanía. Tras décadas de negociaciones infructuosas, la Argentina tiene ya muy buenos y abundantes motivos para saber que Gran Bretaña no se desprenderá de las Malvinas por propia voluntad ni por acuerdo alguno que signifique la pérdida de su poder administrador en las islas. Aunque inadmisible, la tozudez británica es sobre este punto, no sólo explicable sino admirable. Se aproxima pues, la hora de que Buenos Aires comience a pensar en la fuerza, cuyo empleo, en estos casos, se fundamente siempre en tres premisas: razón, capacidad y necesidad".

El 3 de marzo agregaba: " Esta iniciativa argentina y la perspectiva de una'escalada' que fácilmente puede concluir con la toma de las Malvinas por la fuerza, anticipada desde esta columna a comienzos de enero, configura un cambio radical de la política seguida hasta ahora por Buenos Aires frente a los métodos sistemáticamente dilatorios con que la diplomacia británica ha encarado el problema durante quince años de conversaciones. En los medios consultados se nos sugiere que el gobierno norteamericano habría expresado ya su "comprensión" en relación con la nueva postura de Buenos Aires, y también su convicción de que la recuperación de las Malvinas por la Argentina constituye, a esta altura, condición casi "sine qua non" para el establecimiento de una adecuada estructura defensiva occidental en el Atlántico sur".

También el 4 de marzo el señor Schonfeld afirmaba: "¿Acaso no estamos dándonos cuenta de que, con nuestra vacilación, estamos alertando al contrincante, que en cierto modo estamos dándole todo el tiempo que necesita para que, si fracasan las soluciones negodiadas, puede haberse preparado tranquilamente, haber tomado todas las precauciones y hacernos entonces verdaderamente difícil -por no decir que imposible- una solución de otra naturaleza?".

En la revista Siete Días, en los últimos días de marzo, se publicó un artículo sobre la invasión a Malvinas, con un plan imaginario. Esto ya llevó las cosas a nivel de tema generalizado. Sólo una conducción ciega por parte británica podía hacer que ignoraran todos estos indicios. Parecía inevitable que llegaran a la conclusión de que por lo menos una buena parte de la opinión pública es

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 92

taba empujando al gobierno argentino a ocupar las islas, o bien, que el gobierno estaba moviendo medios de prensa y a políticos para que avalaran una ocupación militar. Cualquiera de las dos alternativas era indeseable para la Fuerza de Desembarco y el cumplimiento de sus eventuales misiones.

Sigue en página siguiente

INDUSTRIA

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

RESOR
ARGENTINA

EL IMPR
INDUSTRIA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 93

Con respecto a todas estas publicaciones [redacted] se estimó que cualquier acción que se tomara podría ser contraproducente. También aquí era mejor no hacer nada, aunque resultaba difícil explicárselo a los que realizaban las tareas preparatorias y cuyas vidas iban a estar en peligro.

Mientras realizábamos la travesía, era posible escuchar por radio los comentarios y opiniones de distintas personas relativas al tema de Malvinas y Georgias. Ya no podríamos esperar una sorpresa, parecía que había mucha gente hablando públicamente del tema. Entre ellos oímos que el señor Alberto Robredo del Partido Federal afirmaba que "cuando los canales diplomáticos se agotan no queda otra alternativa que el uso de la fuerza, lo que constituiría una forma de pagarle al invasor con la misma moneda que él usó en 1833". Otras personas se ofrecían como voluntarios. El periódico "Cambio" incitaba a la captura de las Malvinas. También el ex canciller Arauz Castex afirmaba que tal vez la solución sería la acción armada. Otras personas y agrupaciones formulaban declaraciones de sentido dual: tenían esperanza de que el problema se manejaría con prudencia, pero a la vez afirmaban que respaldarían cualquier acción del gobierno.

Las noticias de la radio en la noche del 1°de abril nos indicaban que había mucha más gente que opinaba respecto a cómo solucionar las cosas.Nuevamente, el Dr. León opinaba que la dignidad nacional no podía seguir esperando y que había que desembarcar. El Dr. Mario Amadeo afirmaba que se habían agotado todos los procedimientos diplomáticos y que la solución entraba en el área de las armas. También opinaban en el mismo sentido los ex Gobernadores de Corrientes, de Catamarca y de La Rioja (Romero, Mott y Menem). El Dr. Troccoli afirmaba que había llegado el momento de precipitar una solución

definitiva. El Dr. Palacios Deheza exhortaba al gobierno a mantener la actitud en el conflicto con Gran Bretaña hasta sus últimas consecuencias. Claro que a esta altura ya sabíamos que el enemigo nos esperaba y no tendríamos sorpresa. Evidentemente, en algún lado, y no en las fuerzas que planificaban, alguna indiscreción se había deslizado.

c- Periodistas en la operación

Cuando el planeamiento de la operación había avanzado lo suficiente, y por la información respecto a la crisis en desarrollo era claro que en cualquier momento se nos podía dar la orden de embarcar rumbo al teatro de operaciones, se hizo evidente que había llegado la hora de pensar en que algunos periodistas acompañaran a la Fuerza de Tarea Anfibia.

Una vez más, la necesidad de mantener el secreto nos obligaba a ser muy estrictos y a no poder generalizar la decisión. En el ámbito del Comando de Operaciones Navales no teníamos adoptada ninguna previsión. Lo comentamos con el señor Almirante Lombardo, y me autorizó a hacer algunas consultas en Buenos Aires. Le pregunté al Secretario General Naval, Contraalmirante Gomez, quien a esa altura ya tenía conocimiento de nuestra tarea de planificación preventiva. Gomez me aclaró que había dado indicaciones para que, si se concretaba alguna acción, en el momento oportuno se destacara un Corresponsal Naval con un equipo de video para registrar lo que resultara de interés. Este Corresponsal estaba designado y con los elementos necesarios en su domicilio a efectos de viajar a Puerto Belgrano cuando se diera la orden. La persona responsable ~~de la tarea~~ me aclaró que no debía preocuparme y que en el momento de la eventual zarpada nuestro Corresponsal estaría a bordo con todos sus elementos. Hice que se previera su alojamiento a bordo y quedé

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 95

convencido que llegaría a tiempo. Además me tranquilizaba el conocer su nombre, ya que es un buen periodista. Pero lo cierto es que el día de la zarpada nuestro Corresponsal no apareció y nos quedamos sin registrar nada de la travesía ni de las operaciones del desembarco. Ante la posibilidad de que nos fallara el [redacted] Corresponsal Naval, le avisé a un periodista amigo [redacted], que quería que viniera conmigo a hacer una navegación el día que yo le indicara. Naturalmente no podía decirle cuál sería nuestro destino, de modo que prácticamente pretendía de él una especie de acto de fe en el sentido que la invitación justificaría su ausencia prolongada del diario. Como tuve algunos inconvenientes para comunicarme con él el día preciso, debí hablar con otro viejo y muy apreciado amigo, el Subdirector de La Razón, D. Felix Laíño, quien autorizó al señor José María Camarotti para que saliera en una navegación de varios días con nosotros. ~~En realidad, el problema era que lo estaba llevando a Camarotti a intervenir en una operación que en ese momento no sabía si se realizaría o no, y arriesgaba en alguna medida el secreto que habíamos logrado mantener hasta ese momento. Pero con ellos podía arriesgarme porque conocía la discreción y responsabilidad de los dos.~~ Me imagino que don Félix habrá tenido más de una vez, durante esos días, la tentación de poner algún titular grande diciendo que en los buques de la flota, que los diarios informaban habían salido a navegar, viajaba un periodista de La Razón.

Mientras yo hacía esos arreglos, el señor Almirante Lombardo había conseguido que el diario La Nueva Provincia, de Bahía Blanca destacara un redactor muy bueno y un excelente fotógrafo, los señores Salvador Fernández y Osvaldo Zurlo. Los dos, junto a Camarotti

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 96

embarcaron en el BDT Cabo San Antonio con el núcleo de la Fuerza de Desembarco.

A la tarde del día 28, luego de la zarpada, los llamé a los tres y les expliqué que tal vez verían aprestos raros durante los próximos días, y les pedí paciencia ya que por el momento no les podía decir a dónde nos dirigíamos. Lo comprendieron muy bien. Quedamos que al día siguiente,y una vez que se hubieran instalado en los alojamientos bastante precarios que les pudimos ofrecer, hablaríamos de nuevo. Naturalmente quedó claro que podían transitar libremente por todo el buque y hablar con quien quisieran. En realidad, mucho no iban a poder averiguar porque en el buque eran pocos los que conocían el destino final previsto para la operación. Y nadie sabía a esa altura si la operación se ejecutaría o no.

Esa noche hablé con el Capitán Payba sobre el tema de los periodistas y comentamos que lo que evidentemente faltaba eran fotógrafos, ya que ni Camarotti ni Fernández tenían cámaras. Como siempre, Payba resolvió el problema en forma eficiente y original. Averiguó que en el buque uno de los Cabos de la dotación tenía una máquina y acostumbraba a sacarles fotos a los conscriptos,como recuerdos de su navegación. Ni lerdo ni perezoso lo designó fotógrafo y corresponsal de la revista "Desembarco", de la Infantería de Marina, y así tuvimos un nuevo periodista gráfico.

Gracias a estos hombres, fue posible que el país tuviera en su momento una crónica periodística inmediata y veraz del desembarco en Malvinas, y a la vez, las fotografías que permitieron registrar las imágenes de los hechos más salientes.

El día 29 los llamé a Camarotti, Fernández y Zurlo para charlar otra vez. Creí que había llegado el momento de decirles algo de lo que pensábamos hacer y de nuestro probable destino.

Mientras los esperaba, ~~escribí~~ redacté las palabras que pensaba dirigir a la Fuerza de Desembarco cuando tuviera la confirmación de la ejecución de la operación, cosa que a esa altura todavía me parecía que podía no ejecutarse. Naturalmente, en mi escrito figuraba el nombre de Malvinas.

Cuando los tres llegaron a mi camarote, yo estaba en plena tarea y no tuve demasiado cuidado para ocultar lo que estaba escribiendo. Mientras conversábamos los ojos de Fernández parecían querer salirse de sus órbitas para poder leer el papel que estaba en mi mesa. Creo que alcanzó a leer la palabra Malvinas, pero no dijo nada. Les aclaré algo más respecto a nuestra misión, relacionándola con los hechos que ellos conocían de los incidentes de Georgias, y les volví a pedir paciencia. Les comenté que valía la pena que aprovecharan para hacer las mejores notas que pudieran sobre lo que vieran a bordo, ya que les podía ser de utilidad futura.

En los días subsiguientes nos encontramos en varios lugares del buque, tanto en la zona donde el personal de la fuerza preparaba sus armas y hacía prácticas de tiro, como en el puente donde podían permanecer con toda libertad. Terminaron siendo buenos amigos de todos los que permanecían colaborando con el Comandante del buque, Capitán Acuña.

A medida que nos acercábamos a nuestro objetivo era más necesario que el conocimiento de lo que se planificaba trascendiera a los niveles inferiores de comando, vale decir, cada vez había más personal que conocía nuestra intención. En consecuencia, el día 30 fecha en que les dimos a los Jefes de Compañía la orden para planificar el detalle de sus respectivas operaciones, consideré que había llegado el momento de hablarles con toda claridad a los periodistas. Los llamé y sólo vinieron Camarotti y Fernández, por cuan-

to a Zurlo no lo pudieron encontrar.

Les expliqué la situación general que vivíamos y la misión que eventualmente deberíamos cumplir. Les puntualicé que tal vez esa operación no se realizaría nunca, ya que podía ser demorada o cancelada de acuerdo con las negociaciones diplomáticas que se realizaban. Los comprometí a que si el desembarco en Malvinas no se concretaba, nunca lo harían trascender. Luego les expliqué en forma general, pero con bastantes detalles, cómo pensábamos ejecutar la operación y cuáles eran las restricciones que teníamos con respecto a la preservación de vidas humanas. Les indiqué en qué vehículos desembarcaría cada uno de ellos.

Hasta ese momento no teníamos ninguna información que nos hiciera pensar que se había perdido la sorpresa y que el enemigo nos pudiera estar esperando. En consecuencia, estimaba que los medios que les había asignado no significaban un riesgo grande. Camarotti desembarcaría en mi vehículo de comando, y Fernández y Zurlo en el vehículo del Segundo Comandante, Capitán Pita.

Así las cosas, el día 31 a medio día me encontraba en el puente por cuanto Allara ya me había informado del cambio de ruta que había decidido, cuando llegaron los tres, Camarotti, Fernández y Zurlo. Como siempre, la conversación se generalizó y el tema naturalmente recayó en el fuerte temporal que no nos daba paz.

En un momento dado, el Capitán Acuña me informó que ordenaría caer al rumbo 90°, es decir, ahora sí, rumbo a Malvinas.

Cuando ello ocurrió, eran las 1257, se los hice notar a los tres, y les mostré en la carta cómo este nuevo rumbo nos llevaría directamente al norte de Malvinas, Creo que les hice un comentario sobre que ellos estaban viviendo el momento trascendente en que nuestra Fuerza de Tarea Anfibia se dirigía directamente hacia el objetivo. Cuando levanté la vista de la carta donde les había dado la

explicación, creía ver una lágrima en los ojos de Fernández y unos labios muy apretados en la cara de Camarotti. Me pareció que esa oportunidad no la estaban viviendo como periodistas sino como argentinos.

El cambio de rumbo nos hacía recibir el oleaje directamente desde el costado de estribor, de modo que el buque comenzó a moverse con gran violencia y sus rolidos a ser de bastante amplitud, por lo que Zurlo se dedicó a sacar fotografías de la forma en que se comportaba el buque. Al poco rato, el Capitán Acuña ordenó un leve cambio de rumbo para poder enfrentar mejor el oleaje.

Al día siguiente, y luego de trasladarme al Santísima Trinidad, regresé con la información de un importante cambio en la situación. El enemigo conocía nuestra aproximación y nos esperaba aprestándose para combatir. En consecuencia, para nuestros periodistas también variaba la situación. Los llamé. Les expliqué que la previsión de que desembarcaran en los vehículos anfibios del Comandante y del Segundo Comandante, que en su momento no implicaba un riesgo extraordinario, se convertía ahora en una clara y firme posibilidad de estar sometidos al fuego y a la acción del enemigo. Nuestros dos vehículos, junto con el resto, desembarcarían en una playa que yo debía suponer que iba a estar defendida y sobre la que seguramente el enemigo pondría una buena parte del peso de su defensa. Si eso ocurría, y yo apostaba a que ocurriría, nuestros vehículos estarían sometidos al ataque inglés. En particular, el problema era de Camarotti, ya que mi vehículo, por ser el que tenía el mayor número de antenas, era claramente identificable como el vehículo comando, y como tal, se convertiría en un blanco predilecto para el enemigo.

Les insistí en que ahora había verdadero peligro de perder la

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 180

vida y que yo comprendía con claridad que [redacted] no sólo no tenían obligación de bajar a tierra junto a nosotros sino que me parecía razonable que se quedaran en el San Antonio hasta que las cosas se aclararan y desembarcaran luego en otros medios. Hasta, tal vez, sería más fácil para ellos enviar sus notas a Buenos Aires estando en el buque que desde tierra.

Les pedí su decisión.

Hubo un breve silencio. Casi a coro los tres me respondieron que querían desembarcar con nosotros en los vehículos anfibios y en la única ola de desembarco prevista, tal como lo habíamos pensado antes cuando la situación era otra.

Los miré fijo. Los tres estaban tensos pero decididos. Habían tomado una decisión que los honraba.

A continuación tanto Camarotti como Fernández me pidieron les solucionáramos el problema de enviar la información a Buenos Aires. El mayor problema era el de Camarotti , cuyo diario, por ser vespertino exigía una información que le llegara lo antes posible. Los derivé al Capitán Roscoe para que encontraran la solución. Con nuestros medios de comunicaciones era posible, pero había que resolver la tramitación de la información y la burocracia correspondiente hasta que los despachos llegaran a los destinatarios.

Llegado el día de la operación, antes de la madrugada, encontré en el puente a Fernández y poco después a Camarotti. En medio de la oscuridad, ambos trataban de ver y comprender todo lo que pasaba, El buque estaba entrando a Puerto Groussac y se dirigía con su

proa en dirección a las luces encendidas de Puerto Stanley. Súbitamente, comenzaron a verse disparos desde lo que estimamos era Moody Brook. A los dos les expliqué que eso significaba que Sanchez Sabarots había llegado a su objetivo y que, o encontraba una fuerte resistencia, o bien estaba cumpliendo mi directiva de producir un gran ruido para hacer evidente a los ingleses su presencia allí.

Luego y a la hora indicada, nos encontramos todos en el momento de entrar a la bodega donde estaban los vehículos anfibios. Hubo algunos saludos rápidos y un intercambio de buenos deseos. Cada uno se dirigió a su vehículo y ocupó su lugar. A partir de ese momento, y por un tiempo me olvidé de los periodistas.

No obstante, a Fernández lo vi en el momento en que hice adelantar a los vehículos que se habían quedado atrás para asegurar el control del aeropuerto. Venía en el vehículo del Capitán Pita, con cámara fotográfica. Al pasar, me saludó efusivamente.

Mientras tanto Camarotti, en mi vehículo,podía vivir nuestro trabajo para llevar la operación a buen término, y cuando nos detuvimos en la localidad para analizar la situación y ajustar los detalles del ingreso a ella, pudo ser testigo del pedido del Gobernador para que alguien se destacara a parlamentar.

~~Posteriormente~~, Para todos ellos, el problema fue enviar la información a sus medios. Cada uno lo resolvió en forma diferente y bien. Posteriormente supe que Camarotti pudo comunicarse por teléfono con su diario hablando desde mi vehículo de comando dando así una primera y breve información. Todos regresaron lo antes posible. Tenían urgencia por entregar el resultado de su trabajo. En alguna medida, eran los dueños de la primicia periodística.

Quiero terminar esta referencia a los periodistas que nos acompañaron dejando constancia que en todo momento fueron una verdadera ayuda y nunca un problema. Nunca tuve el temor a una indiscreción

o a un intento de adelantar las primicias de lo que estaban viviendo. Cada uno de ellos fue uno más de los integrantes de la Fuerza de Desembarco. Cumplieron su ~~deber~~ Tarea con discreción, con habilidad y eficacia y cuando llegó el momento, arriesgaron su vida con valor.

Creo que los tres constituyen un verdadero motivo de orgullo para el periodismo argentino. A través de sus relatos el país tuvo una información veraz de lo que había ocurrido.

d- Nombre de la operación

Soy poco afecto a poner nombre clave a los planes u operaciones que he debido dirigir, cosa que es lo que normalmente se hace en el primer momento. Es por eso que a lo largo de esta tarea de planificación de la operación,en Infantería de Marina nunca se la denominó con un nombre clave. Como las medidas de seguridad estaban tomadas porque éramos muy pocos los que trabajábamos en ella y, por otra parte, no necesitábamos confeccionar documentación que se moviera de un lugar a otro y que hubiera que denominarla de alguna forma, no se necesitó la utilización de tal nombre.

No obstante, y sin que yo lo supiera, en algún otro nivel se había propuesto la denominación de Operación Carlos, porque había una gran cantidad de Jefes que intervenían en la planificación y que se llamaban Carlos (García Boll, Pita, Sosa, Büsser).

Cuando embarcamos en el San Antonio y llegó a mis manos el ejemplar definitivo del Plan de Operaciones, cuya confección yo había ido regulando y orientando a lo largo de todos esos días, y comprobé que la misma tenía la denominación de Carlos, decidí tacharla pero, realmente, no me dediqué a pensar con qué nombre debiera reem-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 103

plazarla.

Pocos días después de zarpar y cuando navegábamos con muy persistente y fuerte temporal que en muchas oportunidades parecía poner en peligro la estabilidad del buque, se me acercó el Teniente Coronel Seineldin, con quien ya habíamos establecido una estrecha relación de aprecio y de confianza. Estábamos en el puente. Comenzamos a conversar y en un momento dado, me preguntó qué nombre iba a tener la operación. Le contesté que todavía no lo sabía y que, además, no estaba demasidado preocupado por ello. El Teniente Coronel Seineldin me sugirió que dedicara la operación a la Virgen del Rosario. Me hizo recordar que a ella le había rogado Liniers antes de la reconquista de Buenos Aires. Le hice una especie de observación. Le dije ¿pero Ud. llamaría "Virgen del Rosario" a una operación militar?. No señor -fue su respuesta- pero podría llamarse Operación Rosario. En ese mismo sentido siguió argumentando largamente, hasta que me convenció.

El Teniente Coronel Seineldin es un hombre fuertemente católico. Yo diría, casi fanáticamente católico, cosa que ya conocía por referencias de los oficiales que eran amigos de él. Le dije que iba a pensar el problema. Realmente, mi única reticencia a decidirme en ese momento y decirle que sí, era que si algún nombre con fundamento religioso debía tener la operación , me parecía más indicado que los marinos la llamáramos Stella Maris y no Rosario. [redacted]

En oportunidad de la reunión con el ~~señor~~ General García en el Santísima Trinidad el día 1° de abril, le relaté [redacted] lo que me había propuesto Seineldin y, como en alguna forma el nombre de la operación podía ser una responsabilidad de él, le pedí su aprobación al temperamento de denominar Operación Rosario a la que realizaría la Fuerza de Desembarco.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 104

El ~~señor~~ General García estuvo de acuerdo y al regreso mío al San Antonio lo llamé al Teniente Coronel Seineldin para decirle lo que habíamos resuelto. Volvimos a reunirnos en el puente. Casi no podíamos mantenernos parados debido a los fuertes rolidos del buque. Cuando le informé que la Operación se haría bajo el nombre de Operación Rosario y , mientras los dos nos sujetábamos de cuanto lugar había para no desplazarnos y caer, el Teniente Coronel, mirándome muy fijo, me dijo: "Usted va a ver, señor, que mañana la Virgen del Rosario va a dominar el viento y el oleaje y va a hacer que tengamos un excelente tiempo para el desembarco". El Teniente Coronel Seineldin, seguramente sin saberlo, había usado las mismas palabras con que los marinos invocamos a Stella Maris, cuando decimos: "...Tú que dominas el viento y el oleaje y señalas su ruta al navegante...". En ese momento me quedé tranquilo. No sólo la Virgen del Rosario nos daría una protección que venía desde el fondo de la historia argentina. Estaban también las palabras de nuestra oración a Stella Maris dichas por alguien que con seguridad no las conocía anteriormente.

El día siguiente, día del desembarco, amaneció totalmente calmo y sin viento. A las cinco de la mañana el buque se comportaba perfectamente tranquilo , mientras entrábamos a Puerto Stanley. Realmente, la previsión del Teniente Coronel Seineldin se había confirmado en forma total. A pesar de los malos pronósticos meteorológicos, parecía que la protección de la Virgen del Rosario y de Stella Maris nos habían dado lo que el día anterior los meteorólogos no nos podían prometer.

[redacted]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 105

e.- REUNION Y CAMBIO DE PLAN EL 1-IV-82

El 1° de abril a la mañana el Almirante Allara me llamó por radio indicándome que me iba a enviar un helicóptero para que fuera a hablar con él, por cuanto tenía una serie de informaciones y decisiones para transmitirme.

Para hacer el desplazamiento hasta el Santísima Trinidad me mandaron un helicóptero, al cual hubimos de izarnos mediante el cable y el guinche correspondiente, tanto el Comandante del Grupo de Transporte, Capitán de Navío Estrada como yo. No es una sensación demasiado agradable, el estar suspendido y elevándose rápidamente de la cubierta del buque y ver que directamente debajo está el mar. La llegada y el aterrizaje del helicóptero en la popa del Santísima Trinidad era también complicado porque el buque se movía bastante. Una vez más tuve oportunidad de admirar la extraordinaria pericia de los pilotos de la aviación naval. El ~~Señor~~ General García había tenido la gentileza de esperarnos ~~estar esperándonos~~ en el hangar de helicópteros. Tuve una alegría muy grande al verlo, y una vez más se reforzó el profundo respeto que él me inspira. Nos dirigimos a la Cámara donde habría una reunión de oficiales. Estaba prácticamente todo el Estado Mayor del Almirante Allara, parte del Estado Mayor del ~~Señor~~ General García y los jefes de las distintas fracciones que iban embarcadas, es decir, Sanchez Sabarots, Giachino, García Quiroga, Lugo, Alvarez y los otros comandos anfibios y buzos tácticos.

Al llegar, el Almirante Allara me dijo rápidamente que teníamos muy poco tiempo y que deseaba que la reunión fuera lo más breve posible, porque temía que un empeoramiento del tiempo nos impidiera el regreso a los buques y además, ellos tenían que hacer otras actividades y comenzar su desplazamiento sin demoras. Me pidió que tratáramos de terminar a lo sumo a las 1015. Miré mi reloj. Eran las 0940. Luego me transmitió la nueva información, la que variaba en forma bastante drástica nuestras suposiciones y previsiones anteriores. De entrada, me anticipó que él estimaba que la nueva información exigía un cambio de planes, y que quería que respecto a eso analizáramos todas las distintas posibilidades. Comenzamos así el estudio de la nueva situación, interviniendo fundamentalmente el ~~señor~~ General García, el Almirante Allara y yo, ayudados por los restantes jefes y oficiales presentes.

Allara me informó que en primer lugar se había perdido la sorpresa, que las autoridades británicas en las islas estaban alertadas, nos esta

ban esperando, y en consecuencia, habían adoptado una serie de medida de prevención y de defensa, las que descartaban totalmente nuestra idea de lograr sorpresa táctica y hacía muy improbable conseguir el éx to sin combatir.

Con respecto al aeropuerto, la nueva información indicaba que estaba defendido con emplazamiento de ametralladoras y que la pista había sido interceptada con algunos vehículos, lo cual imposibilitaba un descenso sorpresivo de aviones, sin que ella fuera capturada y despejada previamente.

En virtud de esa información, la Fuerza Aérea, que debía efectuar la captura inicial prevista y comenzar a operar el aeropuerto, había desistido de ejecutar la primera operación. En consecuencia, debíamos recurrir a nuestro plan alternativo y hacer que fuera una parte de la Fuerza de Desembarco la que ocupara el aeropuerto y lo despejara de los obstáculos colocados en la pista.

Asimismo, la Falkland Island Defence Force (FIDF) había sido alertada y convocada. Como constituía una organización con capacitación militar y con adiestramiento militar, según la inteligencia que teníamos, podía constituírse en un elemento apto para reforzar en forma bastante considerable a la guarnición británica. La información indicaba que ellos habían retenido a la dotación de marines que según la rutina debía haber sido relevada y hecho abandono de las islas En consecuencia, había que considerar que en lugar de los cuarenta y cuatro hombres que normalmente constituían la guarnición, encontraríamo el doble de efectivos militares, es decir, alrededor de ochenta o noventa hombres.

Ello, unido a la alerta de la Falkland Island Defence Force significaba un cambio bastante grande en la cantidad de fuerzas con las que nos deberíamos enfrentar.

Esta nueva información cambiaba muchas cosas en nuestro plan. En primer lugar, descartaba la posibilidad, que habíamos buscado en toda forma, de lograr la sorpresa anulando a la dotación de Royal Marines en su propio cuartel de Moody Brook. Asimismo, la posibilidad de la captura del gobernador con un grupo que fuera prácticamente a sorprenderlo mientras dormía, quedaba también descartada y había que recurrir a otro arbitrio para lograr apoderarse de él.

El hecho de estar la pista interceptada afectaba la posibilidad de su rápida captura y operación por parte de los elementos de la Fuerza Aérea. Ibamos a tener que combatir para capturarla y además, iba a ser necesario ejecurtar su despeje y una verificación de que no hubiera voladuras o que estuviera minada.

FOLIO Nº 102

Se presentaba la posibilidad de que si el enemigo apreciaba bien los posibles lugares de desembarco anfibio que nosotros pudiéramos utilizar, destacara algunas fracciones a la zona de Puerto Enriqueta para asegurarse que no hubiera una aproximación desde ese lado. Esto nos creaba una nueva preocupación en relación al desembarco de los Comandos Anfibios y de los Buzos Tácticos.

Aparecía también una gran dificultad con respecto al Faro San Felipe. Este faro, cuya captura había estado prevista como un golpe de mano que si no había alerta no ofrecía mayores riesgos, ahora que los británicos estaban alertados y lo protegían, requería que le destináramos efectivos más numerosos y podía dar lugar a un primer enfrentamiento que rompiera totalmente la sorpresa táctica de la operación. De manera tal que también acá se nos presentaba la necesidad de alterar nuestros planes.

Pero no todo era malo respecto al faro. Este constituía un objetivo indispensable para ayudar a la aproximación de los aviones y para evitar la detección temprana de los buques al acercarse al puerto. Si no descendían aviones a la hora H, y los ingleses ya estaban esperando la llegada de nuestros buques, realmente su captura temprana no era necesaria.

Naturalmente, era de esperar que los objetivos que habíamos considerado vitales dentro de la localidad, tales como la central telefónica, la estación de radio, la usina, etc. hubieran sido reforzados en forma tal de hacer muy dificultosa la captura de ellos con las pocas fuerzas que habíamos previsto inicialmente. Se presentaba, además, la posibilidad de que la población estuviera alertada y decidiera hacer una defensa. Esto nos causaba una gran preocupación, por cuanto si ocurría así el requisito esencial de hacer incruenta la operación, podía fracasar en forma definitiva.

Desde el punto de vista militar, la pérdida de la sorpresa significaba que teníamos que esperar la posibilidad de tener un enfrentamiento militar en la playa,que es el lugar más débil de toda operación anfibia, y posteriormente en el aeropuerto, ubicado tan próximo a la playa que eran de hecho un solo objetivo. Si ello no ocurría, el encuentro podía ser en el camino de acceso desde el aeropuerto hasta la población, luego dentro de la población y además, en el cuartel de los Royal Marines, etc. Cada una de estas posibilidades era una preocupación diferente que yo iba a tener que analizar después, y con mucho detalle, con mi Estado Mayor. En ese momento estimé que la operación seguía siendo factible, que todavía era posible resolverla en forma rápida y que la alerta en que estaban los

ingleses iba a dificultar la operación, pero no la podía impedir. En realidad, se estaba justificando la previsión de flexibilidad que nos habíamos fijado cuando iniciamos la planificación y decidimos la cantidad de fuerza que íbamos a llevar. La situación había cambiado totalmente. Enfrentaríamos el doble de las fuerzas militares que estaban previstas, las que tendrían el refuerzo de la FIDF. Se había perdido la sorpresa, que era uno de los requisitos. No obstante, teníamos margen para ejecutar con éxito la operación. Lo que sí se imponía era alterar algunas de las misiones de las distintas Unidades de Tareas que debían operar. Todavía teníamos posibilidades de sorprenderlos, tanto en los lugares de desembarco como con nuestros desplazamientos ulteriores. Al no ser posible capturar por sorpresa el cuartel de los Royal Marines, en ese lugar podíamos ser más drásticos. Evidentemente la pérdida de la sorpresa y el apresto en que seguramente estarían las tropas enemigas , iba a hacer muy difícil concretar la intención de lograr la captura incruenta de Moody Brook.

Se planteaba, entonces, la necesidad de determinar con claridad cuáles eran los objetivos que se mantenían y cuáles los que había que abandonar o modificar en alguna forma. En primer lugar, subsistía como condición esencial de la operación que ésta se realizara en forma incruenta en relación a la población. Con respecto a la tropa inglesa también debía ser incruenta en todo lo posible, pero evidentemente si las circunstancias se presentaban en tal forma que nos obligaran a un combate firme y sostenido, este combate iba a terminar siendo cruento.

Desaparecía la necesidad de controlar de entrada el Faro San Felipe, por cuanto no habría desembarco de aviones en o próximos a la hora H. En consecuencia, anulamos la captura de este objetivo para la fase inicial del desembarco. Sólo lo retuvimos como un elemento a tener en cuenta cuando hubiera que asegurar los aterrizajes sin interferencias.

Si la península donde estaba el aeropuerto se encontraba defendida por tropas británicas , era evidente que nuestros Buzos Tácticos no podrían hacer todo el desplazamiento que habíamos pensado cuando partíamos de la base que la defensa no estaría alertada, así que decidimos anular la operación de verificar si había o no enemigo en la zona del objetivo Zulu. Esto nos obligaría a tomar medidas adicionales para evitar que allí nos sorprendieran.

Seguía siendo indispensable tener marcada la playa. En consecuencia, para la unidad de Tareas de Buzos Tácticos, quedaba solamente el desembar-

car y señalarnos la playa. En un momento pensé que esta única tarea podía ser tan difícil que no la pudieran ejecutar.

Otro problema que subsistía era la necesidad de impedir que las tropas británicas se defendieran en la localidad. Esto, habiéndose perdido la sorpresa, era bastante más difícil de lograr y lo más a que podíamos aspirar era a una distracción parcial de fuerzas. Evidentemente, en algún lugar de la localidad nos íbamos a encontrar con fuerzas británicas. Era razonable pensar que Moody Brook fuera protegido y conservado por la guarnición enemiga, porque naturalmente ahí debían tener sus abastecimientos, sus repuestos de vehículos y de armamento y su munición, de manera tal que estimamos que continuaba siendo un objetivo fundamental que convenía capturar.

Respecto a la estación de radio, la usina, la central telefónica, etc. nos pareció que, ante la nueva situación, ninguno de estos objetivos mantenía su importancia y que en consecuencia, podían ser descartados. Además, seguramente estarían protegidos o bajo vigilancia y no sería posible capturarlos en la forma en que nosotros lo habíamos previsto inicialmente. Pero en algún momento posterior debían ser ocupados. En cuanto al Gobernador, la captura de su persona nos interesaba por el efecto psicológico que podía causar. Estimamos que si bien era posible que destinaran algunos hombres a su custodia personal, no era muy razonable que emplearan demasiada gente en esa tarea frente a la gran cantidad de elementos que tenía que proteger.

Aparecía un aspecto importante ahora que el aeropuerto pasaba a ser objetivo de la Fuerza de Desembarco. Su captura significaba anular las eventuales resistencias, verificar que no hubiera voladuras preparadas en las inmediaciones que pudieran afectar el aterrizaje y por otro lado, despejar la pista de los obstáculos que nos informaban habían sido instalados y cuyo número, en ese momento, ignorábamos.

Estimamos también que surgían otros problemas nuevos. Fundamentalmente, consideramos que, si bien nuestro plan era bastante flexible y admitía cambios, era deseable modificarlo en la menor medida posible. Esto constituía un problema por cuanto en alguna forma estábamos alterando el enfoque general de la operación. En primer lugar, aparecía la posibilidad de encontrar una defensa organizada en la playa. Mi temor era que pudiera haber campos minados, o que nos esperaran con algún arma antitanque y con ametralladoras emplazadas enfilando la playa, en forma que los

vehículos, al abordarla, quedaran durante un determinado tiempo bajo un fuego que nosotros no pudiéramos controlar. Yo tenía casi la absoluta seguridad de que ahí, en la playa, íbamos a chocar con los ochenta marines ingleses, por cuanto ése era nuestro punto crítico y ellos, como infantes de marina, lo tenían que saber muy bien.

Otro problema era la captura del aeropuerto. La nueva información indicaba la existencia de nidos de ametralladoras en condiciones de batir la zona inmediata al aeropuerto. Dado que éste y las posibles playas de desembarco estaban muy próximos, para el defensor era una acción totalmente coherente y lógica realizar primero la defensa de la playa y, cuando ésta fuera superada, defender el aeropuerto en una segunda posición. Eso justificaba la impresión nuestra de que la masa de la fuerza inglesa iba a estar en esa zona.

161

Otro problema que aparecía en el supuesto de que pudiéramos vencer la resistencia en esos dos lugares, o que en ellos no hubiera resistencia, era el pasaje por el objetivo Zulu (Agregado N° 4 y 5). Este objetivo tenía importancia, por cuanto es prácticamente un desfiladero de cerca de dos kilómetros, flanqueado a ambos lados por el mar, sumamente angosto y en el que resultaba casi imposible salir del camino; de modo que constituía un punto en que una fuerza muy reducida nos podía oponer una resistencia prolongada y muy tenaz.

Subsistía, aunque ahora con características diferentes, la premura por llegar cuanto antes a la población. Pero ello, con los inconvenientes de la eventualidad de tener que combatir en la playa, en el aeropuerto o en Zulu , era bastante difícil. De manera tal que surgía la necesidad de forzar el pasaje por lo menos con algunas fuerzas para alcanzar en el menor tiempo la población.

Otro problema, y muy importante, era la necesidad de localizar tempranamente a la fuerza enemiga. Dado que ya estaban alertados de nuestra operación, era esperable que a nuestra llegada estuvieran desplegados en algún lugar, ya fuera en la playa, en el aeropuerto, en Zulu, en la población o en alguna otra parte. El problema básico era determinar lo antes posible el lugar donde se encontraba la fuerza militar británica y aferrarla hasta que llegara la masa de nuestras propias fuerzas, para forzar su rendición sin necesidad de un combate demasiado cruento.

Otra incógnita,que a la postre íbamos a tener que terminar asumiéndola como suposición, era cuál podría ser la fuerza que el Gobernador des-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 228

tinaría a su protección personal.

Y un último problema que en ese momento vislumbrábamos, fue la necesidad de tener un cuidado muy grande, por cuanto con los dos o tres días de preaviso que habían tenido era posible que los [illegible] hubieran preparado en algunos lugares campos minados, o trampas para incautos. Yo tenía mucho temor de que los campos minados estuvieran en la playa y a lo largo del camino, en especial en el pasaje Zulu. Y que, además, se hubieran instalado trampas para incautos en los elementos y vehículos que estaban interceptando la pista.

Teniendo en cuenta todos esos elementos de juicio, formulé proposiciones al ~~señor~~ General García y al Almirante Allara en el siguiente sentido:

Al Grupo de Sánchez Sabarots, mantenerle la misión de capturar Moody Brook. No ya con el propósito específico de capturar la guarnición mientras estaba entregada al descanso, sino con el fin de capturar los posibles depósitos que tuvieran en el cuartel y apoderarnos así de todo el sostén logístico de las tropas británicas. Además, buscar aferrar a las fuerzas que suponíamos iban a permanecer en el cuartel, o de atraer a las fuerzas británicas.

Cuando propuse ésto, ocurrió un episodio que nos hizo reír a todos. Le indiqué al Capitán Sánchez Sabarots que si llegaba a tomar el cuartel y ahí no había nadie, marcara su presencia haciendo una buena explosión, en tal forma que la fuerza enemiga tuviera evidencia de que estábamos allí y fuera atraída. El ~~señor~~ General García, sonriéndose, nos dijo que le parecía bien que hiciéramos eso, pero que tuviéramos cuidado y no rompiéramos nada porque él necesitaba el cuartel para alojar posteriormente a su personal. De manera tal que Sánchez Sabarots quedó con la directiva de causar la menor destrucción haciendo el mayor ruido posible. En realidad, pienso que cuando después ejecutaron la operación se tomaron un margen bastante grande y no se fijaron mucho si tenían que destruir algo a fin de asegurarse no tener bajas. Lo de hacer mucho ruido lo cumplieron acabadamente.

Le indicamos a Sánchez Sabarots que si la fuerza británica no estaba o había muy poca gente, una vez capturado el cuartel dejara allí una pequeña fracción y se desplazara hacia la población, tratando de encontrar y ubicar al enemigo. Le aclaré muy bien que su objetivo, el objetivo de su fracción, no era la captura del cuartel por el cuartel mismo, sino que su objetivo seguía siendo específicamente la tropa británica.

tal como lo había sido en el plan primitivo, cuando debía tomar el cuartel porque ahí estaba la fuerza. Ante la nueva situación , si la tropa enemiga no estaba en el cuartel, él debía tratar de ubicarla y aferrarla combatiendo hasta la llegada nuestra. Entiendo que esa parte de la misión le quedó perfectamente clara porque se la volví a reiterar.

Con respecto a la captura del aeropuerto, propuse hacer un cambio. Para nosotros ésta era una operación que la tenía prevista, como alternativa, el BIM 2 , es decir, la fracción comandada por el Capitán Weinstabl. Dado que la nueva circunstacia hacía que la operación de llegada de las tropas del Regimiento 25 del Ejército iba a depender de la forma y velocidad con que hiciéramos la captura del aeropuerto, propuse que el jefe ~~más indicado~~ Designado para ejecutar esta tarea ~~sería~~ fuera el Teniente Coronel Seineldin, cuya misión -según nuestro planeamiento anterior- era la de capturar al Gobernador. Estimamos que convenía asignarle a Seineldin la tarea de conquistar y después despejar el aeropuerto, porque él era el jefe del Regimiento que debía desembarcar en los aviones de transporte que aterrizarían allí. El Teniente Coronel Seineldin no disponía de efectivos muy numerosos y su tarea podía ser superada por la situación que se presentara, de modo tal que estaba en mis previsiones asignarle, eventualmente, un refuerzo. Asimismo, subsistía la necesidad de capturar la punta Este de la entrada a la Bahía de Puerto Stanley.

Para los Buzos Tácticos propuse dejarles solamente el objetivo de la señalación de la playa y que no ejecutaran la captura del Faro San Felipe ni hicieran ninguna verificación de fuerzas en el objetivo Zulu.

A Giachino, cuya tarea de capturar los objetivos en el pueblo dejaba de tener sentido, propuse cambiarle la misión y asignarle la tarea de capturar al Gobernador. Acá debíamos hacer una apreciación del personal militar que el Gobernador podría destinar a su protección. Yo estimé que nunca sería una fuerza muy grande, y que además no sería ~~una fuerza~~ demasiado buena. Pensé que se quedaría con algunos pocos hombres de los Royal Marines y eventualmente con un refuerzo de la Falkland Islands Defence Force. La operación de captura del Gobernador, si bien podía parecer audaz, no se presentaba como una operación de ejecución extremadamente difícil y, además, era necesaria para lograr, lo antes posible, la rendición en caso de que hubiera fuerzas militares que se resistieran demasiado en otros lugares.

Con respecto a la Fuerza de Conexión, que estaba a cargo del Capitán Santillán, propuse mantenerla para que, desplazándose rápidamente, primero como vanguardia hasta llegar al pueblo, y después como Fuerza de Co-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 113

xión, se destacara a tomar contacto con Sánchez Sabarots y nos asegurara la pronta ubicación del lugar donde estuvieran las fuerzas inglesas.

Para la captura de la localidad no introdujimos modificaciones al plan. Prácticamente, lo dejamos como estaba.

Se había presentado un problema nuevo, que era la avería de uno de los dos helicópteros que transportaba el Almirante Irizar. Se trataba del helicóptero del Ejército, que debido al temporal había sufrido la rotura del soporte donde trabajaban las trincas que lo mantenían fijo. Y no sólo se había roto él, sino que había averiado también al helicóptero de la Armada que estaba a su lado; con lo cual aparecían problemas para el traslado a tierra de la gente que debía hacer el desplazamiento desde el Almirante Irizar.

A Sánchez Sabarots y a Giachino les volví a reiterar que sus objetivos eran las Fuerzas del enemigo y no los edificios o instalaciones materiales.

Otro elemento que debimos coordinar adecuadamente fue la designación de las coordenadas de la carta de bombardeo que se había confeccionado en dos lugares diferentes , en el Estado Mayor de la Fuerza de Destructores y en el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco. Debido a la premura en la planificación los respectivos artilleros si bien habían hablado por teléfono, no se habían podido encontrar personalmente en ningún momento, y en consecuencia, yo quería estar seguro que la denominación de las cuadrículas que iban a utilizar unos, fuera la misma que usaran los otros. Felizmente , hicimos la verificación y descubrimos que, por algún desentendimiento, estaban asignándole la misma denominación a distintas cuadrículas, con lo cual, de haber sido necesario pedir un bombardeo naval, hubiéramos tenido problemas. Felizmente, ésto se resolvió en forma adecuada. Los artilleros de los buques que iban a hacer el apoyo de fuego naval habían confeccionado, con un enorme trabajo, una carta de bombardeo de un tamaño muy grande. Esto constituía una gran incomodidad para la gente que iba a combatir en tierra. Intenté ver si era posible usar una carta de escala un poco menor, pero -evidentemente- no había demasiada comprensión del problema. Como carecíamos de tiempo para discutir el asunto decidí aceptar la incomodidad, a sabiendas de que, cuando les entregara la carta a los infantes, iban a mostrarse bastante disgustados conmigo por haberla aceptado. Sospecha que se cumplió en forma integral.

Le pedí al Almirante Allara que, dado que la situación era diferente, y no íbamos a tener sorpresa, resultaba necesario , ahora sí, tener

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 114

previsiones de fuego naval. Debemos recordar que en términos generales, una operación anfibia se hace con una amplia superioridad, derivada de una superioridad del fuego naval de apoyo sobre la artillería de la defensa, de contar con un apoyo aéreo suficiente y de contar con una superioridad de infantería substancial. Para esta operación, en virtud de que inicialmente partíamos de la base de que íbamos a contar con la sorpresa, prácticamente no teníamos previsión sobre apoyo de fuego naval y tampoco sobre apoyo aéreo, entre otros motivos por no existir ni defensas ni armas enemigas en la playa.

Pero ahora que habíamos perdido la sorpresa, que era lo que justificaba el no contar con aquellos fuegos de apoyo~~, para la operación que teníamos prevista~~, aparecía la necesidad imperiosa de tener una previsión al respecto. El problema era que no había blancos detectados en las playas y tampoco tenía sentido hacer un fuego naval sobre blancos presumibles o un ablandamiento a ciegas de la playa. En consecuencia, le pedí tener un buque para que hiciera fuego a pedido o fuego de oportunidad(1 sobre los blancos que aparecieran en la playa Yorke y contar con otro buque que pudiera hacer fuego sobre el objetivo Zulu para el caso de que al avanzar encontráramos en esa zona una fuerte resistencia.

Debido a la configuración del terreno aparecía la necesidad de contar con dos buques para esta tarea, por lo cual el Almirante Allara dispuso que una de las corbetas entrara a la zona de mar frente a Bahía Yorke delante del San Antonio, mientras que el Santísima Trinidad estaría al sudeste del Cabo San Felipe, listo a darnos apoyo de fuego naval cuando enfrentáramos Zulu.

El último problema que decidimos fue la selección de la playa de desembarco.

Si bien en nuestras conversaciones previas con Allara habíamos llegado a un razonable acuerdo, todavía no teníamos definida en forma terminante la playa, por cuanto habíamos decidido esperar una información un poco más profunda.

(1) Fuegos a pedido son los que se realizan de acuerdo con lo que solicita la fuerza que está en tierra, y pueden haber sido previstos o no.
Fuegos de oportunidad son los que se realizan sobre blancos que aparecen sin estar previstos. Se los bate de acuerdo con el criterio del buque que está en apoyo y sin esperar que los solicite la fuerza terrestre apoyada. En general suelen ser blancos móviles.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 115

Desde el punto de vista naval, la mejor playa era la de Yorke Este. Desde el punto de vista de los infantes de marina, era la de Yorke Oeste.

Dada la posibilidad de encontrarnos con una muy fuerte resistencia en la playa y ante la necesidad eventual de tener que retroceder y dirigirnos a otras playas en otro lugar, era más conveniente para nosotros la playa de Yorke Oeste. El Almirante Allara decidió en ese momento que la playa de desembarco fuera Yorke Oeste. Aparecía un problema subsidiario que era el de avisar a los buzos tácticos en forma bien clara cuál era el lugar que debían marcar.

Debo recordar que los buzos tácticos estaban embarcados en un submarino que se aproximaba en inmersión a la zona de desembarco y en consecuencia, solamente recibía las órdenes o las modificaciones a las órdenes que ya les habíamos impartido, solamente una vez por día y sin absoluta seguridad de que esa recepción se realizara.

Después de hacer esas proposiciones, las que fueron analizadas y discutidas cuidadosamente por el Almirante Allara y por el ~~señor~~ General García, y luego de algunos análisis y coordinaciones menores, se ~~decidió~~ dio por termina~~r~~da la reunión. Entre esas coordinaciones, decidimos el horario en que desembarcaríamos con cada una de las fracciones. A sugerencia del Almirante Allara, usamos horas reales en lugar de la tradicional referencia a la hora H. En realidad, dado que no había que coordinar fuegos y movimientos, no había ningún problema y era más sencillo. Le pedimos autorización al ~~señor~~ General García para que yo me retirara. En ese momento el ~~señor~~ General me entregó unas instrucciones escritas para asegurar el respeto a la población y para procurar la integridad física de ~~les~~ las personas y los bienes. Figura como Agregado 6.

Al salir me reuní con Sánchez Sabarots y con Giachino. Les pedí que le dieran al personal el mensaje que yo pensaba leer en el San Antonio a la tarde (Agregado 8). Simultáneamente les recalqué que al final de la operación no quería héroes muertos, sino infantes de marina vivos, y les ~~aclaré~~ reiteré una cosa que no estoy seguro que ellos me cumplieran puntualmente: ~~Les aclaré~~ que si se producía un enfrentamiento serio, y a pesar de la orden de no causar bajas, prefería soldados ingleses muertos a soldados argentinos muertos.

Los dos estaban muy emocionados y muy serios. Creo que ambos tenían una clara conciencia de la gravedad de la situación que tenían que enfrentar, y además, de las dificultades

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 116

que se les habían de presentar.

Quise saludar al resto de los comandos anfibios y de los buzos tácticos, pero mi helicóptero debía salir en seguida.

En consecuencia me dirigí al lugar de embarco acompañándome el ~~señor~~ General García y el Almirante Allara. La despedida de los dos fue bastante emocionante, particularmente cuando me despedía del ~~señor~~ General García, el cual me dio un abrazo muy fuerte. En realidad, tuve la sensación de que era un padre que me estaba pidiendo que cuidara a toda la gente que iba a desembarcar. El regreso al San Antonio fue un vuelo rápido y placentero, hasta el momento de ser arriado desde el helicóptero por medio del guinche.

El buque rolaba fuertemente y mientras estaba colgado a la espera de que me descendieran podía ver en los sucesivos rolidos, tanto el costado de babor como el de estribor del buque, y veía cómo debajo mío se desplazaban rápidamente de un lado a otro los vehículos que estaban en cubierta. Llegué a pensar que corría el peligro de perderme la intervención en la operación por tener algún hueso roto como resultado del trasbordo al buque.

En un momento dado, el buque calmó un poco su rolido y, con una habilidad que nunca terminaré de admirar, quienes operaban el guinche del helicóptero, me bajaron y me permitieron caer en una forma que imagino no fue del todo elegante, sobre el techo de un camión del Ejército que estaba trincado en la cubierta del buque. Traté de desprenderme muy rápido del arnés que me había sostenido y felizmente me lo pude quitar antes de que el próximo rolido me sacara del lugar donde estaba. Un nuevo problema tuve que resolver todavía, que era bajar del techo de lona del vehículo sin caer al agua.

Después de esas peripecias, pude llegar al puente y ordené una reunión con los oficiales del Estado Mayor.

Les transmití la nueva situación, impartí las nuevas órdenes mofificándoles las tareas, en particular las de Seineldin, de Santillán y de Weinstabl.

Estudiamos cuidadosamente el problema del acceso y salida de la playa, que era un problema adicional: los buzos tácticos que nos debían marcar la playa desembarcarían cerca del Faro San Felipe y se tenían que desplazar por un terreno donde podía haber fuerzas británicas. Existía el peligro de que les fuera imposible cumplir su misión por ser interceptados por el enemigo

También era posible que fueran sorprendidos y capturados. Si ello ocurría y los británicos averiguaban cuál era su misión, no me pareció un disparate pensar que tal vez intentaran marcarnos un lugar equivocado para llevarnos contra las rocas, o sobre algún lugar donde tuvieran preparada una defensa con campos minados y fuegos muy eficaces. Decidí que si había discrepancia entre la señal luminosa de la playa y lo que indicaba el guiado del radar, debía hacerse caso a lo que nos indicaran desde el buque en base a la información radar. Esto lo entendió muy bien el Capitán Santillán, que sería la vanguardia de la columna.

No quise alterar el orden de desembarco de la tropa, por cuanto hubiera sido una complicación y un desorden , pero insistí para que analizáramos con detalle cuál iba a ser nuestro proceder si, como esperaba, recibíamos fuego en el momento de acceder a la playa.

Después de analizarlo cuidadosamente, decidimos que si recibíamos fuegos flaqueantes desde los dos extremos de la playa Yorke Oeste, en principio intentaríamos, como primera cosa, superar esa resistencia enfrentándola en forma directa. Aunque también analizamos la posibilidad de que si el terreno lo permitía, trataríamos de penetrar en forma profunda. Esta es una cosa que dejé planteada para que pensaran y tuvieran en cuenta a efectos de que en el momento, y según fuera la circunstancia táctica, adoptáramos una u otra modalidad. Estimé en ese momento que con los elementos de juicio que teníamos no se podía hacer una decisión definitiva, sino que había que esperar a ver cuáles eran las circunstancias al efectuarse el desembarco.

Una vez alcanzada la playa nuestro problema consistía en encontrar la huella que nos debía llevar al aeropuerto. Según las fotografías aéreas era una senda muy angosta e irregular, que sería difícil de localizar, aún de día. Dada la naturaleza del terreno, era posible que allí encontráramos fuego enemigo.

Dejé reservada y abierta la posibilidad de que si observábamos que no podíamos progresar, yo haría que algunos de los vehículos del grueso de la fuerza que iba a desembarcar en la playa, se lanzara nuevamente al mar y se dirigiera directamente a desembarcar en la localidad, en dos lugares en que por análisis de fotografías aéreas habíamos detectado que el acceso de nuestros anfibios era posible.

70 El otro problema que se presentaba era el de la captura del aeropuerto. Le informé al Teniente Coronel Seineldin cuál era la idea básica.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 119

Le aclaré que eventualmente le haría una subordinación de fuerzas y le expliqué con claridad que de él dependía que su Regimiento aterrizara pronto o no y además, le recomendé el extremo cuidado que debía tener con todas las posibles defensas con explosivos que pudieran haber hecho los británicos en ese lugar.

Con respecto al pasaje por Zulu, prefería pagar el precio de hacer un avance más lento y no arriesgarnos a que un fuego defensivo y por sorpresa nos causara bajas innecesarias o daños materiales ~~rompiéndonos~~ alcanzándonos algunos vehículos. Para ello ordené al Capitán Santillán que al llegar al objetivo Zulu y al enfrentar el camino, que tenía una longitud de aproximadamente dos kilómetros en esa zona, debía bajar su personal de los vehículos y avanzar por saltos individuales como una fracción cualquiera de infantería, protegiendo a los vehículos en su avance a efectos de asegurarse que no hubiera tiradores emboscados, o que nos pudieran estar esperando para atacar la columna de vehículos anfibios.

Luego quedó claro cuál era la tarea que debía hacer la fuerza de conexión y la operación de ocupación de la localidad fue ratificada en sus aspectos esenciales.

A partir de ese momento cada uno de los Jefes de fracción se dedicó a planificar el detalle de la parte de operación que ellos debían efectuar. En consecuencia, me retiré a mi camarote para preparar las guías y los papeles de trabajo que me permitirían la conducción más o menos ordenada de la operación y no olvidar ninguno de los aspectos que debía hacer ejecutar bajo mi directa responsabilidad, es decir, hacer que todos alcanzaran sus objetivos, asegurarme que quienes debían desembarcar provenientes de otros buques lo hicieran en forma ordenada, en el lugar correcto y en el momento oportuno. Era necesario pensar cómo localizar el centro de gravedad de la defensa y volver a imaginar cuántas cosas inesperadas se podían presentar para tener prevista una solución rápida y correcta.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 19 206

f.- LA NOCHE ANTES DEL DESEMBARCO

El día 1°a la noche había en el personal de la Fuerza de Desembarco, un nerviosismo que era evidente, aún cuando todo el mundo parecía dedicarse a sus tareas en forma normal y tranquila. Después de cenar y de haber pasado algunos minutos en el puente consultándole una vez más al meteorólogo cuál era el pronóstico para las horas próximas, decidí ir a dar una vuelta por los alojamientos donde se encontraba el personal de la Fuerza de Desembarco.

Había demasiada gente en todas partes y ya era hora de estar durmiendo o, por lo menos, de descansar. En cada uno de los lugares por donde pasé conversé un rato con los que estaban levantados. Encontré personal de todas las jerarquías, Suboficiales, Cabos, Oficiales, Conscriptos. Los fui impulsando a todos a que fueran a sus camas, aunque solo fuera a recostarse un rato. En términos generales, todos aparecían tranquilos, pero cada uno tenía un párrafo más para conversar con sus camaradas.

Llegué así al sollado donde dormían los Capitanes de Fragata que constituían mi Estado Mayor o eran Jefes de algunas de las agrupaciones y donde también dormía el Teniente Coronel Seineldin.

Era un local excesivamente estrecho y congestionado, donde estaban de sobremesa porque también servía como comedor. Me senté a conversar con ellos y a cambiar las últimas impresiones sobre cómo íbamos a ejecutar la operación. Delante de todos los que estaban allí le entregué a Seineldin mi distintivo de Infantería de Marina, pidiéndole que lo usara en su pecho durante la operación ya que iba a integrar nuestra Fuerza de Desembarco. Me sugirieron en ese momento que le entregáramos un distintivo igual al Subteniente Roberto Reyes, que integraba la fracción del Teniente Coronel Seineldin. Como no tenía otro distintivo a mano, el Capitán Payba me ofreció uno suyo, dejándome expresa constancia, en medio de una fuerte risotada, que cuando llegáramos de vuelta a Puerto Belgrano se lo tendría que pagar, o bien devolverle uno ,cosa que al regreso se encargó de hacerme cumplir. Lo llamamos al Subteniente Reyes y sentí una paternal emoción cuando se lo entregué y le pedí que lo utilizara ya que él iba a desembarcar con nosotros y lo considerábamos uno de los nuestros. Este joven oficial, al día siguiente, tendría una actuación excepcionalmente buena, y lo mismo ocurriría en el período posterior de defensa de las islas. Realmente cons-

tituyó un orgullo para los Infantes de Marina que este Subteniente fuera uno de los integrantes de la Fuerza de Desembarco.

Después que se retiró el Subteniente Reyes seguimos charlando y en un momento dado me contaron algo referente al Capitán Payba. Payba es un hombre alto y corpulento, y como ocupaba el puesto de Logístico de la Fuerza de Desembarco, su tarea era múltiple y compleja, para lo cual necesitaba contar con una gran cantidad de documentación a mano junto con otros elementos. Para ello tenía dos conscriptos ayudantes, que cooperaban con él en la tarea de adoptar previsiones, transmitir órdenes, verificar situaciones y demás. El Capitán Payba les había hecho a los conscriptos la broma de decirles que, en realidad, no los llevaba para esa tarea, sino para que lo protegieran, dado que en el combate quería que uno de ellos fuera delante de él para protegerlo del fuego y el otro detrás, cuidándole las espaldas, es decir, que uno cumpliría la función del parapeto y el otro la función del espaldón de una fortificación de campaña. Como consecuencia de esas "misiones", uno de ellos era llamado "Parapeto" y el otro "Espaldón".

En ese buen ambiente y con ese buen espíritu se desarrollaba la tarea de los logísticos de la Fuerza de Desembarco. Un poco en broma, un poco en serio, estaban realizando una tarea excepcional.

En vista que la reunión se prolongaba demasiado decidí que me tenía que retirar. Les pedí que se fueran a acostar y que descansaran y los dejé.

A la salida de ese alojamiento había dos conscriptos esperando en la puerta con unas carpetas. Los dos eran de cuerpo bastante menudo y, con seguridad, juntos no hubieran podido cubrirlo de ninguna manera al Capitán Payba. Entonces, en tono de broma, le dije a uno de ellos: Supongo que Ud. será Parapeto. Y el conscripto, tomando la posición militar pero riéndose y mirándome a los ojos con picardía, me dijo: No señor Almirante, yo soy Espaldón.

En ese momento estuve seguro que si en toda la Fuerza de Desembarco había tan buen espíritu, las cosas al día siguiente caminarían muy bien. Lo que podía observar era, como siempre en la Infantería de Marina, un trato paternal de los oficiales hacia sus subordinados y, además, un trato respetuoso y confiado de parte de ellos hacia los jefes. Realmente éso me tranquilizó y me infundió confianza en el resultado de la operación que íbamos a realizar pocas horas después.

Continué caminando por los pasadizos y bajó a los sollados de las cu-

biertas inferiores. Naturalmente, el ambiente era de encierro y bastante desagradable. Subsistía el mal olor, aunque había disminuído un poco (o bien ya estábamos acostumbrándonos y no lo notábamos) y en los sollados había bastante gente durmiendo y descansando. En uno de los pasadizos encontré a un conscripto que estaba sentado sobre un cajón y que parecía que pensaba dormir ahí. Le pregunté qué estaba haciendo y porqué no se iba a acostar. Respondió que no podía llegar a su lugar de sueño, que era la cabina de uno de los vehículos que viajaban amarrados en la cubierta exterior del buque, porque con motivo de haberse demorado conversando en el comedor y de estar el buque navegando en 'sigilosa', es decir, con todas las luces apagadas, había prohibición de transitar por cubierta. La prohibición también era debido al peligro de que alguien, caminando a oscuras, pudiera caerse al agua. De modo que ese conscripto tenía que pasar toda la noche sentado en aquel lugar. Le hice conseguir una manta para que se tapara y durmiera un poco mejor. Al día siguiente debería desembarcar como todos y tal vez combatir. Tenía un rostro muy joven. No sé porqué en ese momento pensé en el Tambor de Tacuarí.

Decidí que yo también tenía que descansar y que debía dar el ejemplo. Volví a mi camarote a descansar algunas horas. Antes de acostarme pasé por el puente. Era alrededor de las 12 de la noche. A esa hora debían estar desembarcando nuestros Comandos Anfibios. Había muchos oficiales en el local de la Central de Comunicaciones a la espera de escuchar las señales que nos indicarían los progresos de los Comandos Anfibios, que a partir de las 23:30 hs estaban desembarcando. Me pareció que si esto seguía así, se iba a transformar en una especie de intenso y dramático seguimiento para saber lo que hacían los demás y que nadie iba a descansar en toda la noche. Entonces les ordené ir a dormir, los tuve que desalojar del local y decidí hacer lo mismo.

Pedí al oficial de guardia de comunicaciones que, a medida que se recibieran informaciones, me avisaran. Realmente no pude dormir casi nada. No obstante, mientras dormitaba, creo que repasé unas tres veces la totalidad del desarrrollo de la operación. A las tres y media de la mañana me desperté. El rolido había disminuído sensiblemente. Como ya no me sería posible conciliar el sueño, decidí levantarme. Me afeité, y luego fui al puente. Todavía no teníamos noticias del progreso de la gente que estaba en tierra. Volví a mi camarote y repasé todo nuevamente. Después decidí ir al puente para poder estar en condiciones de empezar la operación.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 177

g- El desembarco

A las 0240 horas habíamos tenido información desde el Santísima Trinidad respecto al desembarco sin inconvenientes de los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos. No se sabía nada más.

A las 0400 horas se ordenó diana para el personal de la Fuerza de Desembarco. Yo ya estaba levantado y listo a dirigirme a mi vehículo. Pasé a consultar con los meteorólogos cuál era el pronóstico para el día: probable lluvia a la tarde. Durante el día todo sería favorable. Estuve en el puente largo rato.

Mientras nos aproximábamos a Stanley se veían las luces bastante mortecinas de la localidad, y a la derecha unas luces muy numerosas e intensas. Eran las del buque factoría polaco, aunque inicialmente alguien pensó que podía ser Moody Brook. El faro estaba apagado. Súbitamente, comenzaron a observarse en el horizonte, a la derecha de las luces de Stanley, una serie de destellos y trayectorias de munición trazante. Miré mi reloj. Eran las 0530 horas. Sanchez Sabarots cumplía el horario previsto. Evidentemente había llegado sin problemas hasta Moody Brook y estaba atacando el cuartel. ¿Encontraría resistencia o sólo sería el mucho ruido que yo le había pedido?. Como otras veces en que he debido destacar subordinados a enfrentar un peligro, casi sin darme cuenta pedí a Dios que los protegiera. Desde donde estábamos nada se podía hacer. El silencio de la radio de los Comandos Anfibios no era tranquilizador, pero mientras viéramos el combate, debíamos atribuirlo a un problema técnico.

En un momento dado me crucé en el puente con el Capitán Santillán, que había estado haciendo las últimas coordinaciones con el Teniente Rossi para el guiado de las embarcaciones. Nos despedimos ya que sabíamos que nuestro próximo encuentro sería en tierra.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 123

Ya era mi turno para dirigirme a embarcar en el VAO Comando Lo saludé al Capitán Acuña, que muy tranquilo como siempre, dirigía el buque hacia el lugar de fondeo previsto. A bordo parecía una rutina más. Tal vez un poco más tensa que en otras oportunidades.

El trayecto hasta la bodega donde estaban los vehículos anfibios estaba atestado de hombres que marchaban ordenadamente hacia sus vehículos respectivos. Habían ensayado la operación el día anterior y cada uno sabía lo que tenía que hacer. Las caras eran serias y veía muchos apretones de manos. Todos tenían conciencia de que a lo mejor dentro de no muchos minutos íbamos a estar combatiendo.

Llegué a mi vehículo comando. Los restantes integrantes de la dotación estaban ubicándose y preparando su material. En uno de los asientos, Camarotta escribía algunas anotaciones. Cuando todos estuvimos en nuestros puestos,verificamos el funcionamiento de los equipos de comunicaciones. En ese momento decidí que no usaría casco, ya que con los auriculares me molestaba para colocarme los anteojos. Por si las cosas se ponían feas, el casco quedó debajo de mi asiento. Los auriculares eran indispensables.

Poco a poco, los vehículos anfibios fueron lanzados al agua. El nuestro enfrentó la rampa y en ese momento, el conductor tuvo un inconveniente para que entrara la marcha que lo hiciera avanzar. Felizmente consiguió que el vehículo se deslizara al agua y puso en funcionamiento los hidro-jets (en el agua estos vehículos son propulsados por un chorro de agua, no por hélice). Por el intercomunicador, el conductor, Suboficial Olmedo me informó que estábamos a la deriva. No era así. El vehículo se movía marcha atrás impulsado por su sistema de propulsión. Se lo dije al Suboficial Olmedo, quien con gran habilidad maniobró en forma que nuestro vehículo se dirigiera hacia la playa, pero marcha atrás. Mientras

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 129

tanto, el Suboficial Morales intentaba el arreglo del sistema hidráulico de cambio de marcha. Como trabajaba a mi lado y necesitaba que alguien le alcanzara las herramientas y la alcuza con el líquido correspondiente, me constituí en su ayudante. A los pocos minutos lo pudo arreglar y Olmedo rápidamente maniobró para avanzar hacia la playa, esta vez en forma normal.

Poco a poco alcanzaba a distinguir la playa y, una luz en ella. Los Buzos Tácticos nos estaban marcando el lugar correcto. Mi vehículo pasó muy cerca del hombre que tendido en la playa,sostenía la señal luminosa. Se lo distinguía apenas, pues había muy poca claridad. Sentí mucho orgullo y una profunda ternura al verlo. Cuando lo sobrepasamos lo seguí mirando mientras otros vehículos se aproximaban.

Estaba sorprendido. No habíamos encontrado resistencia en la playa. Pedí que la columna, que había hecho alto más adelante, verificara en las inmediaciones para comprobar si había enemigo próximo. Poco después había soldados nuestros dándonos seguridad inmediata.

En ese momento tuve conciencia que habíamos vencido. Ya no les sería posible a los británicos hacer otra cosa más que demorarnos. Teníamos en tierra armas y fuerzas suficientes y no habíamos sufrido bajas. Creo que a pesar de todo los habíamos sorprendido respecto al lugar y forma del desembarco. No obstante, debíamos localizarlos y lograr su rápida rendición.

Por medio del Capitán Roscoe se le indicó al Capitán Santillán que avanzara cuanto antes en dirección a "Zulu", y al Teniente Coronel Seineldin que capturara su objetivo. Delante de mi vehículo, estaba detenido el vehículo del Capitán Pita, con alguna aparente avería. Lo sobrepasamos y seguimos adelante.

Al llegar cerca de la pista del aeropuerto, tuve un sobresalto. Estaba totalmente interceptada. Mientras mi vehículo avanzaba alcancé a contar 23 obstáculos entre camiones, micros, tractores y otros elementos. Le ordené al Capitán Weinstabl que lo reforzara al Teniente Coronel Seineldin con tres VAO y sus dotaciones, a fin de que pudiera hacer rápido su tarea.

A continuación avanzamos hacia la localidad. Al pasar por "Zulu" podía observar el terreno áspero y con muchas piedras. El aire estaba frío y el sol pronto se iba a asomar. También aquí me desconcertó la conduccción de la defensa. No se habían defendido en ese lugar. Se reafirmaba mi idea de que aunque nos esperaban, los habíamos sorprendido. Mi inquietud, y cada vez más grave, era saber dónde estaba el enemigo.

Pocos minutos después, mis dudas empezaron a disiparse. La vanguardia había recibido fuego, y estaba detenida combatiendo próxima a la estación de Cables and Wireless . Casi enseguida, fue alcanzada por la Unidad de Tarea del Capitán Weinstabl. (BIM 2)

Hice detener a mi vehículo unos 200 ó 300 metros a retaguardia y decidí esperar a que resolvieran el problema. Esta es una de las pocas cosas ingratas que tiene el hecho de dirigir una operación donde se han asignado responsabilidades diferentes a varias personas. Hay que dejarlas actuar y darles tiempo para que encuentren la solución. La presencia muy próxima del superior, en general perturba a los subordinados y no contribuye en nada al logro rápido del éxito. Pero es muy difícil resistir el deseo de ir adelante. No obstante, mi función era otra y decidí cumplirla.

Teníamos tiempo para una rápida evaluación de la situación. Hice breves consultas con los oficiales de Inteligencia y de Operaciones, Capitanes Botto y Carbajal. El enemigo no estaba en Moody Brook cuando fue atacado el cuartel. Esto nos dejaba dos alternativas básicas. O se había dirigido hacia el oeste para encarar

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 106

una lucha en el interior, lo que posteriormente nos demandaría tiempo, o se encontraba dentro de la localidad. No habíamos encontrado resistencia en ninguno de los lugares donde la esperábamos (playa, aeropuerto, "Zulu"). En ese momento nos hacían fuego desde las afueras de Stanley. Esto configuraba la situación del enemigo defendiéndose haciendo lo que se llama combate en localidades. Era lo más indeseable para nuestro requisito de ejecutar la operación incruenta. Sin embargo, no todo estaba claro.

Los Comandos Anfibios de Sanchez Sabarots, según las órdenes que le había dado el día anterior debían estar avanzando en dirección a la localidad, por lo que dentro de no mucho tiempo el enemigo lo tendría a su espalda y se sentiría realmente rodeado. No teníamos noticias de la Unidad de Tarea de Giachino. Estimé que si no había llegado a la casa del Gobernador, por lo menos estaría en la zona alta al sur de la localidad y desde allí constituiría una amenaaa para los defensores. En resumen, apreciamos que el enemigo estaba encerrado en la localidad y que lo teníamos rodeado. El problema ahora consistía en cómo hacer que se rindiera combatiendo lo menos posible para causar las menores bajas o daños.

Decidí empezar a traer a tierra más fuerzas. Tenía la artillería y mi reserva. Estimé que era más urgente la presencia de la artillería, por ser un arma más contundente y espectacular. Ordenamos que fuera desembarcada en primer término para entrar en posición en proximidades de Mary Hill. Esta posición los debía poner en condiciones de hacer fuego con puntería directa sobre muchos de los blancos de la localidad, incluso la casa del Gobernador, con lo que podríamos hacer un ajuste del tiro aproximándolo progresivamente desde el mar. Esperaba que si era necesario, este podía ser un buen recurso para lograr la rendición.

Respecto a la reserva, el problema era determinar el lugar donde sería desembarcada. Podía serlo en proximidades del aeropuerto

para permitir que cooperara en el despejamiento y control de toda esa península, o también traerla hasta nuestra retaguardia para reforzar la acción de la infantería que estaba combatiendo. O bien, intentar helidesembarcar en las proximidades de Sapper Hill para lograr un mayor efecto moral sobre el enemigo atacándolo con nuevas fuerzas desde el sur. Esto último parecía ser el modo de acción que daba una solución más elegante y rápida, aunque también era el más arriesgado porque no sabíamos dónde estaban las armas del enemigo y por lo tanto los helicópteros podrían ser batidos. El colocar la reserva a retaguardia de Weinstabl no lo reforzaba mayormente. Ya habíamos arriesgado bastante al elegir la playa de desembarco y la maniobra de los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos. Consideré que todo estaba resuelto a nuestro favor y que no había razón para tentar a la suerte. Decidí ser conservador y ordenar que fuera llevada a proximidades del aeropuerto.

Todas estas órdenes se impartieron a 0715 horas. Luego de la artillería y la reserva, debía desembarcar la Unidad de Tarea de Asuntos Civiles y luego el resto. El Estado Mayor coordinó los detalles.

Mientras hacíamos esto, las fuerzas de Santillán y Weinstabl habían rechazado a las fracciones que se les enfrentaban. Esto me hizo pensar que serían avanzadas de combate, y que a poco enfrentaríamos una nueva resistencia. La columna de vehículos se reorganizó y continuó su avance con razonable precaución, destacando una adecuada seguridad.

A todo esto, en el aeropuerto habían despejado los vehículos de la pista. Me sorprendió la rapidez con que lo habían hecho. Pensé en la vieja norma doctrinaria que dice que un obstáculo que no se defiende carece de valor como no sea para lograr un pequeño retardo. Pregunté si se había rastrillado la zona para asegurarse que

no hubiera efectivos británicos ocultos, si se había capturado el faro y si estábamos seguros de que no hubiera voladuras preparadas en la pista. La respuesta fue negativa. Indiqué que se hiciera todo eso antes de autorizar la aproximación de los aviones de Fuerza Aérea. Tal vez tardaríamos entre media y una hora más en tener el resto del Regimiento 25 en Malvinas, pero ya no era indispensable que llegara temprano y quería asegurar la limpieza y prolijidad de la operación y no arriesgar sin estricta necesidad a ningún hombre.

Poco después el Teniente Coronel Seineldin informó que todo estaba cumplido sin novedad y pidió nueva misión. Se le indicó que se adelantara. A esa hora detrás del vehículo anfibio comando estaban el vehículo de Seineldin, los tres vehículos de refuerzo que se le había asignado para despejar la pista, el vehículo recuperador, el del 2° Comandante, que había reparado su avería y el del Teniente Schweizer que nos acababa de sobrepasar luego de zafar del turbal. Delante nuestro, los dos que le quedaban a Santillán y el resto de los vehículos de Weinstabl. Vi como comenzaba el desplazamiento de los vehículos que venían desde retaguardia. Cuando se acercaron, observé algo raro. Un hombre trotaba delante de la pequeña columna. Era el Teniente Coronel Seineldin. En su pecho se veía el distintivo de la IM. También nuestro vehículo se puso en marcha y entramos a la localidad.

A medida que la columna informaba que avanzaba sin resistencia, la incertidumbre volvía a mi espíritu ¿Dónde estaba el enemigo? ¿Qué sorpresa nos preparaba? ¿Estaría en la localidad? El Capitán Botto trataba desesperadamente de descifrar esas incógnitas, mientras Carbajal pensaba qué medidas tomar y Roscoe intentaba infructuosamente entrar en contacto con los Comandos Anfibios de Giachino. Al Santísima Trinidad lo manteníamos informado.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 229

h.- LA RENDICION DEL GOBERNADOR Y LA GUARNICION BRITANICA.

La columna de vehículos anfibios había comenzado a entrar en la población y mientras la vanguardia se destacaba en dirección a Moody Brook, el grueso se detenía en la calle por donde habíamos planificado ingresar adoptando el dispositivo que nos permitiría hacer un giro a la derecha y ocupar totalmente la localidad en forma simultánea.

Llegué con el vehículo comando para verificar en qué forma se realizaba la operación y qué medidas se adoptaban para el próximo paso. Quería estar seguro que a partir de entonces se extremara el control para no causar daños a la población ni a las instalaciones. Mientras me informaban en qué situación se encontraba la columna y todo el personal de la fuerza, me avisaron que en el vehículo comando había una comunicación del Almirante Allara para mí. Cuando establecimos la comunicación le informé a Allara cuál era nuestra situación . Me transmitió la novedad importante que muchas veces habíamos analizado juntos: el Gobernador había establecido comunicación radial con el Destructor Santísima Trinidad y pedía hablar con el Jefe de las fuerzas que actuaban en tierra, para lo cual solicitaba que me trasladara hasta frente a la Iglesia Católica a efectos de tener ahí una entrevista. Allara me aclaró que dejaba la decisión librada a mi criterio según la situación que yo estuviera viviendo, pero como él sabía que uno de los motivos por los cuales yo iba con la Fuerza de Desembarco era precisamente la posibilidad de tener que ir a hablar con el Gobernador, ya fuera por iniciativa de él o por iniciativa nuestra, supongo que descontaba que le iba a contestar que sí.

Le respondí que me destacaba de inmediato y que le informaría a medida que tuviera novedades. Decidí organizar el grupo que me acompañaría con el Capitán Roscoe, que además de ser oficial de comunicaciones habla correctamente el inglés y con mi Ayudante, el Capitán Monnereau para que me auxiliara en cualquier acción que tuviera que emprender.

Como el requerimiento del Gobernador era ir desarmados, nos desarmamos todos. En ese momento se acercó el Teniente Coronel Seineldin ofreciéndose voluntario para ir conmigo. Con todo gusto hubiera deseado llevarlo a Seineldin, no sólo por él sino porque siendo un oficial del Ejé cito hubiera querido que me acompañara. Pero Seineldin estaba vestido como un comando, con su cara pintarrajeada de negro y con un chaleco

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 130
17

cargado de granadas. Su aspecto era lo meros tranquilizador que podía imaginarse. Le dije que por ese motivo no lo llevaba. El lo comprendió. Lo que yo quería era lograr una rendición pacífica y lo antes posible.

Le pedí a Roscoe que trajera un hombre con un equipo de comunicaciones y a Monnereau que enarbolara la bandera blanca que debíamos tener prevista. Roscoe me hizo una observación que después los dos comprenderíamos que era un error y que yo se lo acepté, por lo cual soy el responsable. Me sugirió que el hecho de llevar un equipo de comunicaciones podría hacer pensar a quien nos viera desde lejos que íbamos armados, lo que podía dar lugar a un error de apreciación de posibles consecuencias indeseables. Se lo acepté y decidí ir sin la radio, lo que es una perfecta reclutada. No obstante, estimé que como había gente muy adelantada que estaba en proximidades de la casa del Gobernador, en virtud del tiroteo que estábamos escuchando, era muy posible que no nos costara demasiado conseguir quien tuviera forma de comunicarse con el vehículo comando. Monnereau tenía en ese momento un problema: aparentemente no había tomado demasiado en serio la indicación de que en algún momento sería necesario parlamentar con la autoridad inglesa y en consecuencia, no trajo el trapo blanco para hacer una bandera de parlamento. Tuvo que improvisarla con una bolsa de plástico de ese color que tenía un gran cartel con la inscripción "residuos".

Empezamos a caminar en dirección al lugar donde yo estimaba que estaba la Iglesia Católica. Había visto fotografías de la Iglesia y tenía la esperanza de reconocerla. Sabía en qué calles estaba, pero tenía algunas dificultades para ubicarla en el lugar preciso por cuanto estábamos en una parte alta y los techos de las casas no nos dejaban ver hacia la parte baja de la población.

Empezamos a caminar y en un momento dado realmente creí que nunca íbamos a encontrar la Iglesia. Se oían tiroteos no muy intensos hacia la casa del Gobernador, es decir, hacia donde marchábamos nosotros. Consultamos nuestra carta y más o menos tuve claridad respecto al lugar donde nos encontrábamos y dónde debía estar la Iglesia. No obstante, quise asegurarme y ver si era posible preguntar a alguien. En ese momento caímos en cuenta que en la población no se veía una sola persona. Parecía un pueblo desierto. Todas las casas estaban cerradas. Las ventanas con sus cortinas corridas. No había ninguna señal de vida. En un momento dado alcancé a ver la torre de la Iglesia y la reconocí. Cuan-

do nos acercamos a la Iglesia no encontramos a nadie, ni en la calle ni en las inmediaciones. Pensé que podía haber ocurrido una mala interpretación en mi conversación con Allara.

Un momento después vimos a lo lejos un grupo de tres personas que venían hacia donde estábamos nosotros, trayendo ellos también una bandera blanca.

A medida que se acercaban, reconocí al Vicecomodoro Gilobert. De las otras dos personas que venían con Gilobert, ninguna era el Gobernador, cosa que yo había entendido se iba a producir. Es decir, el Gobernador no venía y me estaba mandando un representante. Mientras se acercaban, decidí que cuando llegaran les diría que yo había ido a ese lugar para hablar con el Gobernador, que en vista de que no había venido volvieran a buscarlo y a decirle que si en diez minutos él no estaba conmigo yo ordenaría atacar directamente con todas mis fuerzas, porque ya estaban localizadas todas las tropas inglesas. Gilobert traía un trapo claro atado en lo que creo era un pedazo de madera. La persona que lo acompañaba traía un trapo blanco atado en el extremo de un paraguas.

Cuando llegaron ,y después de saludarnos cordialmente con Gilobert, quien estaba con rastros de haber pasado una muy mala noche, me presentó al secretario del gobierno colonial , Mr. Baker, y me informó que había algunos heridos graves en la casa del Gobernador. Eran heridos argentinos y era urgente atenderlos, lo que hasta ese momento no se había podido hacer.

Ante esa circunstancia decidí dejar de lado la exigencia de que el Gobernador viniera a hablar al lugar donde estábamos, y apurar todo lo posible las medidas de atención sanitaria, por lo que era indispensable llegar de inmediato a la casa del Gobernador. Nos dirigimos hacia ella y a poco andar empezaron a oírse silbidos de proyectiles muy cerca de nosotros. Simultáneamente, y desde atrás del lugar donde nos encontrábamos, por la cresta de la altura que estaba a nuestra izquierda vimos grupos de soldados argentinos que se acercaban a la casa del Gobernador. En ese momento tuve temor de que tal desplazamiento, más la gran cantidad de disparos que se oían provenientes de ella, generara una situación de enfrentamiento que nos resultara incontrolable.

En consecuencia y como no estaban muy lejos, serían aproximadamente unos ciento cincuenta o doscientos metros desde donde avanzábamos nosotros, comencé a gritarles "Alto el fuego", lo que también hicieron

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 132
119

el Capitán Monnereau y el Capitán Roscoe.

Pedimos al hombre que estaba más cerca que levantara la mano derecha si nos oía; cuando la levantó, le pedimos que transmitiera la voz de "Alto el fuego". Así lo hizo y poco a poco se fueron levantando las manos de los restantes soldados y logramos que detuvieran el avance y que dejaran de hacer fuego.

A pesar de esto , desde la casa del Gobernador seguía oyéndose una gran cantidad de disparos, como si hubiera un combate duro prácticamente dentro de la casa o en sus inmediaciones.

Ante esta situación decidimos seguir avanzando. Me pareció que el secretario del Gobernador no estaba muy convencido de la conveniencia de hacerlo pero la idea de que yo tenía gente herida ahí me hizo tratar de apurar y de llegar para resolver el problema. Para calmarlo un poco, hice un comentario jocoso respecto a que a pesar de los muchos elementos de comunicaciones que teníamos , habíamos debido recurrir a gritos y a señales con los brazos para transmitir la orden a nuestra tropa.

En ese momento hablamos con Roscoe sobre la necesidad de tratar de conseguir, de la gente que estaba próxima y lo antes posible, un equipo de comunicaciones.

Al acercarnos a la entrada al jardín de la casa del Gobernador, una voz dura, muy seca, nos ordenó hacer alto y tuvieron una rápida conversación con el secretario de la Gobernación, quien les informaba que venía con el Jefe de las fuerzas argentinas y que debíamos ingresar a la casa para hablar con el Gobernador.

En ese momento tuve una extraña sensación. Me parecía estar sentado en la butaca de un cine viendo una película con tema de alguna situación colonial del imperio británico. Parecía una película del período colonial inglés en la India. A esa altura del día había bastante luminosidad, con un cielo azul y un sol que no calentaba mucho pero que sí era bien claro. El jardín estaba extraordinariamente bien cuidado y muy prolijo, con un cerco de ligustros muy bien cortado.

La voz del soldado que nos había dado el "alto" llegaba desde atrás del ligustro y realmente admiré la habilidad que tenía para ocultarse, porque no lo podía ubicar en ninguna parte. Oí como él pasaba la voz a los soldados que estaban en el interior de la casa. No me hubiera extrañado que cuando apareciera,en lugar de ver la figura de un soldado moderno, se me presentara un soldado inglés con casco de corcho o bien algún soldado hindú con un gran turbante

Después de un par de minutos empezaron a oirse nuevamente las voces secas y cortantes que desde el interior de la casa transmitían la autorización para pasar.

Penetramos en el jardín y al entrar en la casa, tuve una desagradable sensación. El primer 'marine' que estaba en la puerta con su cara tan pintarrajeada como la del Teniente Coronel Seineldin, me apuntó directamente al estómago. En ese momento comprendí que tal vez había cometido el segundo error de la mañana: estaba entrando desarmado en la casa del Gobernador inglés, que tenía toda su guarnición prácticamente dentro de ella.

Decidí que debía entrar dando sensación de tener la seguridad de que todo estaba resuelto y de que solamente iba a formalizar la entrega final de la dotación inglesa. Entonces extendí la mano para saludar al soldado y me presenté. Sus ojos de asombro y su sorpresa no son fáciles de describir. // Pero el soldado me dio la mano, y a medida que avanzaba por el interior de la casa fui saludando y dándoles la mano a todos los soldados que encontraba. Hasta llegar al despacho del Gobernador debo haber estrechado unas veinte o treinta manos.

Cuando llegué saludé a los que estaban en el despacho con él. Se encontraba un oficial de la Armada, el Mayor Noot que era el Comandante de los Royal Marines, a quien reconocí por las fotos suyas que había visto, otro Mayor que supuse sería el nuevo Jefe de la guarnición y varias personas más. También a ellos los saludé. El Gobernador se negó a darme la mano. Me expresó que él como Gobernador de las Islas no podía saludar a quien había invadido el territorio británico en forma ilegal.

Su despacho estaba en un completo desorden. Era evidente que a esa altura ya habían destruído todas las máquinas de cifrar y todas las claves y demás elementos criptográficos. Los cestos de papeles estaban llenos de papeles totalmente rotos. Había rastros de papeles quemados. La teletipo estaba rota. Pensé que no tendría sentido adoptar medidas para obtener o preservar la documentación que pudiera sernos de alguna utilidad para un análisis de inteligencia futuro, ya que lo importante seguramente no existía. Mi problema inmediato y principal seguía siendo lograr la rápida rendición y atender a mis heridos.

A continuación el Gobernador inglés me intimó a abandonar las islas. No pude menos que admirar la sangre fría que demostraba este hombre y además el perfecto adiestramiento y adoctrinamiento que tenía para estas situaciones de crisis.

Su argumento fue que estábamos ilegalmente en territorio británico y que él como Gobernador nos intimaba a retirarnos, haciéndonos cargo por haber desembarcado con una fuerza que sólo podía aterrorizar a la población.

Le expresé que estábamos desembarcando en la misma forma en que ellos lo habían hecho en 1833,y que tenía órdenes del Gobierno de la República Argentina de desalojarlo a él y a las tropas británicas a los efectos de restituir ese territorio a la soberanía argentina, lo que por derecho nos correspondía y que había venido a cumplir esas órdenes.

Intentó seguir argumentando en el mismo sentido. Entonces lo interrumpí. En realidad yo estaba muy preocupado por los heridos, que era lo que me había hecho forzar la llegada, y no iba a aceptar una discusión que me demorara. En consecuencia le dije que él ya había cumplido lo que sus normas le indicaban que debía formular,como protesta por la acción nuestra. Que yo ya le había expresado los motivos por los cuales estaba en ese lugar, y que ahora los dos teníamos que cumplir conjuntamente una obligación. El tenía que negociar conmigo para impedir que mi gente matara a toda su dotación,y yo tenía que negociar con él para impedir que su gente matara a parte de mi dotación. En consecuencia, le pedí que fuera razonable y que se rindiera rápido.

Le hice presente que habíamos llevado una superioridad de medios tan aplastante con la única intención de lograr una rápida rendición por parte de la guarnición inglesa, sin necesidad de combatir. Le expresé que esa rendición sería honrosa en virtud de la extrema superioridad de las fuerzas que nosotros habíamos puesto en tierra.

Le dí garantías en el sentido de que la población sería bien tratada y respetada y que lo mismo ocurriría con la tropa inglesa.

Le hice presente que yo sabía que había personal herido y que en consecuencia necesitaba arbitrar las medidas para atenderlo lo antes posible.

Hizo un gesto como de duda, ante lo cual nuevamente le pedí que fuera razonable y se rindiera rápido. Lo miró al Mayor que yo suponía era el recién llegado, y tanto éste como Noot le hicieron un gesto de asentimiento,lueg se dirigió al Mayor Noot y le ordenó que dispusiera la rendición de las tropas. Cuando ordenó la rendición le dije que él podía permanecer en su casa, y luego le agreguq que tanto él como yo habíamos hecho lo correcto al salvar las vidas de nuestra gente, y que me parecía que era

el momento de estrecharnos las manos. Esta vez sonrió y con un apretón de manos terminó nuestra entrevista. Como primera medida pedí resolver el problema de los heridos, para lo cual el Mayor de la dotación recién llegada, que en ese momento me dijo que se llamaba Norman, me llevó para indicarme el lugar donde se encontraban los heridos.

Me aclaró que uno de ellos tenía una granada en la mano y que no dejaba que nadie se le acercara habiendo amenazado que la iba a hacer explotar si alguien intentaba tomarlo prisionero. En consecuencia, no sólo no lo habían atendido sino que no se le había acercado nadie.

Me llevó por el jardín y me sugirió que a lo mejor si yo me acercaba, siendo su Almirante, me reconocería y accedería a dejarse atender. Nos acercamos y a través del ligustro pudimos ver el lugar donde se encontraban los heridos, que ya estaban siendo atendidos. En consecuencia cruzamos el ligustro. El primer herido que vi fue el Cabo Urbina, que parecía estar bastante bien. Estaba tapado con una manta, había un hombre nuestro a su lado que lo atendía y que le hacía fumar un cigarrillo. Me extrañó que nuestro hombre estuviera desarmado, pero en ese moemnto no le di mayor importancia al episodio.

Fui a donde se encontraba el otro herido, que era el Teniente García Quiroga. Me pareció que se encontraba muy grave, estaba muy pálido y tenía los ojos en blanco. Lo habían tapado con una manta y también un hombre nuestro estaba a su lado. Como la mano derecha de García Quiroga aparecía destapada y levantada, quise tapársela con la manta. Entonces, él mismo me miró y me dijo: "No señor, no me toque que tengo un balazo en el brazo". Pensé que si había podido reaccionar así, tal vez no estaba tan mal como parecía. Pregunté qué tenía y me dijeron que, además del balazo en el brazo, había una herida de bala en el pecho sin orificio de salida.

El tercer herido era el Capitán Giachino. A su lado estaba el Capitán Monnereau que se había sacado su campera y con ella lo había tapado, además de usar la manta que le dieron los ingleses.

Giachino se quejaba. Era evidente que sufría fuertes dolores y estaba muy ensangrentado todo su vientre. Me pareció que era el más grave de todos. Mientras tanto, ya habían pedido que viniera el vehículo sanitario, para poderlos trasladar al hospital y además, para que trajeran un médico.

En la casa del Gobernador no había médico ni persona que los pudiera atender.

Volví a donde estaba Urbina, que era el que me parecía en mejor condición, y con el que deba la sensación que se podía hablar con mayor tranquilidad. Le dije qué era lo que íbamos a hacer, que pronto llegarían los vehículos para llevarlos, que se quedara tranquilo, que como él era el que estaba mejor lo iba a evacuar último, y que el que estaba peor era Giachino.

El hombre que estaba al lado de Urbina me hizo una señal negativa con la cabeza y le levantó la manta permitiéndome ver que toda la pared anterior del abdomen de Urbina parecía haber desaparecido. Pude ver parte de sus intestinos al aire.

Ahí tuve la evidencia de que no tenía un herido grave y dos heridos de mayor o menor cuidado, sino que tenía tres heridos muy graves. Pero era evidente que el que estaba peor era Giachino.

En ese momento fuimos a ver con los dos Mayores ingleses por dónde íbamos a hacer entrar los vehículos que llevarían los heridos. Había una cerca de alambre tejido que no les hubiera permitido ingresar hasta ese lugar, y el transporte de los tres hombres hacia afuera hubiera resultado bastante problemático.

El asunto lo resolvió el Mayor Noot en forma rápida y eficaz: le dio un puntapie a la cerca y la echó abajo.

A punto estuve de observarlo por destruir la propiedad privada y en medio de la situación drámatica y de mi angustia pensé, con un poco de ironía, que si hubiera sido un soldado o un oficial mío yo lo hubiera observado por no cumplir las órdenes de respetar la propiedad privada que les acabábamos de impartir.

El vehículo previsto para el transporte de heridos se había quedado encajado en la turba y estaban en la maniobra de sacarlo. En consecuencia se buscaba otro vehículo, y a eso se debía la demora en recoger los heridos y llevarlos al hospital.

Mientras ello ocurría me dijeron que había un problema en la entrada de la casa y fui con el Mayor Norman hasta ese lugar. Un soldado inglés me indicó cuál era el problema. Había un soldado que se aproximaba por la entrada lateral del jardín y se acercaba demasiado a la casa en una actitud totalmente agresiva.

Me preguntó si era un soldado argentino. Realmente, en un primer momento, no hubiera podido jurar que era argentino. Su cara estaba totalmente pintada de negro, tenía un gorro de lana negro. Venía cargado con

una mochila. Su uniforme estaba lleno de barro y de tierra, pero evidentemente no era un soldado inglés, de manera que no podía ser otra cosa que argentino.

Les contesté que sí, y entonces me pidieron que lo controlara porque ellos no iban a dejar que ingresara tropa a la casa hasta que estuviera formalizada la rendición. Me adelanté para calmarlo y para hacerlo retroceder. Le hablé en castellano en voz bien alta, diciéndole que en la casa estaba todo bajo control y que no ingresara al jardín. El hombre siguió como si no hubiera oído o como si no me entendiera. Me preocupó porque le vi una mirada demasiado decidida y tuve el temor de que se nos pudiera ir de control la situación. Me di a conocer, aunque suponía que no era necesario. Le dije quién era yo y qué estaba haciendo. Siguió caminando y cuando estuvo cerca mío me dijo: "Salga del medio señor, éstos hijos de p.... levantaron bandera blanca y luego le han tirado a Giachino,hay que matarlos a todos". Se encontraba en una condición emocionalmente descontrolada y pensé que no me quedaba otra solución que ser drástico. Además yo estaba desarmado y él con su pistola ametralladora. Decidí insultarlo para que reaccionara,y así lo hice. El recurso dio resultado y conseguí que retrocediera y se quedara tranquilo detrás del cerco. En ese momento resolví que en cuanto me fuera posible pondría a custodiar prisioneros a personal que no hubiera estado involucrado en el combate. El uso de la reserva en esta tarea sería una buena solución.

Simultáneamente con éso, bajando desde la ladera y pretendiendo ingresar al jardín del Gobernador, apareció el Teniente de Navío Tarnosky El Teniente Tarnosky venía con una cara de enorme felicidad y desprendiéndose su campera. Debajo de ella traía una bandera argentina. Tenía el evidente propósito de arriar la bandera inglesa que estaba en el jardín de la casa e izar la bandera argentina. Me imaginé lo que podía ocurrir con los soldados ingleses que todavía tenían su armamento y que no habían formalizado su rendición y este alegre y feliz Teniente que se dirigía resueltamente al mástil. Decidí, en vista del buen resultado que me había dado el recurso del insulto, también aquí usar algunas palabras gruesas, pero sin insultarlo, Lo hice detener y guardar la bandera y lo mandé a buscar un vehículo para transportar a los heridos. Cunado volví a la casa pocos minutos después, estaba Tarnosky con un vehículo que no sé de dónde lo habrá sacado , pero que nos permitió colocar a Giachino en él y llevarlo al hospital.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 138

Mientras esperaba la llegada del vehículo, y como los soldados ingleses estaban mezclados con nosotros y todos armados, quise tranquilizarlos y que hablaran con algún argentino para saber qué les iba a pasar. Les dije que se quedaran tranquilos, que tenÍamos todas las previsiones para que ellos fueran llevados de inmediato al continente y ese mismo día a Montevideo en un avión. Les agregué que teníamos dispuesto que se fueran con todas sus pertenencias y con todos sus problemas personales resueltos y que no debían tener ningún tipo de temor en relación al comportamiento que íbamos a observar.

Tuvimos bastante dificultad para colocar a Giachino dentro del vehículo; Giachino era un hombre muy grande y el vehículo en su parte de atrás era reducido y no demasiado cómodo.

El Mayor Norman personalmente nos ayudó a ubicar a Giachino dentro del vehículo. En ese momento empecé a tener por este Mayor un extraordinario aprecio y un extraordinario respeto. A lo largo del día, lo seguiría viendo como un excelente oficial.

Poco antes de la salida del vehículo que llevaría a Giachino, le dije a Norman que había llegado el momento de que formalizáramos la rendición y que sus soldados entregaran las armas. El fue el primero en hacerlo. Se sacó su armamento y abrió sus brazos para que yo lo revisara. Le pregunté si tenía algo que yo pudiera encontrar. Respondió que no. Le dije que era suficiente y le pedí que fuera él el que revisara a su tropa para asegurarse que no ocultaran armas. Así lo hizo. Habló con todos ellos en voz baja, y él mismo realizó la tarea de palpar de armas a su tropa, la cual fue depositando el armamento en el suelo, mientras formaban en una fila.

Entre tanto, el Mayor Noot se había destacado con el Capitán Roscoe a buscar una parte de los marines que estaban en el buque Forrest, amarrado en el muelle. Debo decir que también Noot tuvo un comportamiento ejemplarmente digno.

Una vez que los prisioneros entregaron sus armas le pedí al Capitán Monnereau que los llevara a la calle a efectos de clarificar un poco la maniobra en el interior de la casa y de comenzar ordenadamente el control de los prisioneros.

Mientras ellos salían de ese lugar, observé a varias personas vestidas de civil a las cuales las había visto antes, pero en las que no había reparado. Comprendí que eran periodistas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 139
126

Me acerqué, les pregunté qué estaban haciendo y quiénes eran. Me informaron que eran periodistas británicos, de varios medios europeos, a los que se agregaba un periodista y fotógrafo argentino. Habían llegado a Malvinas pretendiendo desde allí conseguir algún medio de transporte para ir a Georgias, donde esperaban encontrar notas interesantes para realizar.

Esta gente, por azar, estaba en el momento y lugar preciso donde se ejecutaba nuestra operación.

Les dije que yo comprendía que varios de ellos eran periodistas británicos y que por lo tanto no esperaba que nos elogiaran. Les aseguré que no iban a ser molestados en la realización de su tarea periodística. Les pedí que sacaran fotografías justas y que no buscaran elementos sensacionalistas. En esencia, les pedí objetividad y fundamentalmente les hice notar el respeto y la consideración con que estábamos tratando al personal inglés y

a ellos mismos. Me aseguraron que así procederían y, realmente, debo reconocer que el comportamiento posterior que he conocido de esta gente que estuvo en Malvinas, ha sido tal que no hemos leído en ninguna parte, o por lo menos yo no he leído en ninguna parte, que hayan hecho una referencia a trato incorrecto por parte nuestra o que hayan mentido en forma grosera. Es posible que algunas de las cosas que informaron no se ajusten exactamente a lo que pasó. Pero éso es totalmente atribuible al hecho de haber tenido alguna visión parcial de algún problema y de haberlo interpretado en forma errónea. De cualquier manera, debo reconocer que el comportamiento de esos periodistas fue extremadamente correcto, caballeresco y leal.

Mientras yo conversaba con ellos, vino corriendo alguien, que creo era el Capitán Monnereau, a decirme que el personal de prisioneros estaba siendo revisado en la calle luego de haber sido colocado cuerpo a tierra, boca abajo , a efectos de que la revisación fuera más cómoda y más segura.

Me pareció un acto innecesario, en vista de la forma en que se habían desarmado y entregado sus armas en el jardín pocos minutos antes. Naturalmente, quien dio esta orden no había presenciado el episodio anterior. Fuí corriendo al lugar donde esto ocurría, y allí hice levantar a los soldados ingleses de su posición. Ellos no entendían nada, y además no parecían demasiado seguros que yo fuera el hombre correcto para

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 140

27

dar la orden de que se pararan , en virtud de la gran cantidad de gente armada que estaba a su alrededor, y que eran los que les habían ordenado colocarse cuerpo a tierra. No obstante, al final se levantaron; les pedí disculpas por la posición que se les había hecho adoptar; les dije que había sido un error que ellos seguramente comprenderían porque eran soldados. Les pedí que fumaran, ~~y a punto estuve de reírme por las caras de sorpresa que les veía~~. Sus caras de sorpresa y desconcierto eran verdaderamente indescriptibles. De este episodio, que duró muy pocos minutos, yo diría no más de tres o cuatro minutos, se sacaron algunas fotos que creo hicieron mucho mal porque dieron una imagen falsa de lo que había ocurrido. Lamentablemente, quienes sacaron esas fotos omitieron registrar también los largos momentos en que los soldados ingleses estuvieron tranquilamente sentados, fumando y charlando incluso con periodistas.

Como una cosa casi irónica, mientras los soldados estaban cuerpo a tierra, también había en la vereda, observando la operación, una chica joven, vestida con una campera roja y ~~unos~~ pantalones vaqueros y con cara muy juvenil. Cuando hicimos levantar a los prisioneros, y ponerlos alineados sobre el cordón de la vereda, ella también se incorporó a la fila. Naturalmente, el inglés de nuestro personal no era demasiado bueno, y los nervios del momento hacían que las órdenes se dieran más bien con gestos que con palabras. El hecho concreto es que esta chica se había incorporado a la formación. Me acerqué a preguntarle quién era y qué estaba haciendo allí. Mientras lo hacía, apareció el Capitán de Fragata Gaffoglio, que felizmente la conocía por haber estado en alguna oportunidad con ella y con sus padres durante sus viajes anteriores a Malvinas. Aproveché y le pedía a Gaffoglio que la acompañara y la dejara en su casa. Creo que esta chica prestaba servicios en la casa del Gobernador, como secretaria o como operadora de teletipo.

A continuación, ordené que los prisioneros fueran llevados al jardín de la casa del Gobernador y que allí permanecieran sentados con autorización de fumar y de comer mientras llegaban las fracciones que los tenían que manejar a lo largo del día.

Poco después llegó el Capitán Arrillaga en un vehículo trayendo los elementos que debían empezar a realizar el control de la población. El Capitán Arrillaga no sé cómo se había agenciado un vehículo, y me venía a pedir autorización para ~~una cosa~~ algo que yo esperaba que ya se estuviera haciendo en ese momento, que era empezar a operar la radio y a di-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 141

fundir los mensajes en la forma en que habíamos acordado.

Le pregunté si el señor Capitán Pita había hablado con él y si le había aclarado bien qué parte quería yo que se transmitiera y qué elemetos de impresos quería que se repartieran en toda la localidad, cosa que que tenía claro y haría sin inconvenientes. Le reiteré que no transmitran el Bando N° 1.

En ese momento, aprecié que todo lo que yo tenía que hacer en la casa estaba hecho y que había un razonable control. Ordenamos a algunos de los comandos anfibios que estaban ahí que se hicieran cargo del control exterior de la casa y que nadie entrara. Estimé que la documentación que podíamos encontrar a esa altura en la casa del Gobernador sería de poca importancia y no había justificativo real para tener gente adentro o para impedir que el Gobernador siguiera rompiendo cosas o haciendo cosas. Cuando llegué , con seguridad, lo importante estaba todo destruído. De modo que me pareció conveniente, por la imagen que podíamos dar, que no entrara ninguno de nuestros soldados a la casa.

El personal de prisioneros ingleses debía quedar a cargo de alguien. Tal como lo relaté antes, la tropa de comandos anfibios , si bien en ese momento estaba manejándolos correctamente, era una tropa que había estado sometida durante las últimas horas a una fatiga muy grande, había realizado grandes esfuerzos, combatido y sufrido bajas y podían llegar a cometer algún exceso en el tratamiento de los prisioneros.

En consecuencia pedí adelantar la reserva que ya a esa hora estaba desembarcada, a efectos de que un personal que no hubiera tenido contacto directo con la tropa inglesa ni desgaste por la operación, se hiciera cargo de esta tarea que requería una gran serenidad y un gran control emocional. ~~Se hizo adelantar la reserva~~. Mientras tanto, los prisioneros qudaron a cargo de un oficial de la Agrupación Comandos Anfibios , el cual estableció un sistema de guardia bastante alejado de los prisioneros, a efectos que éstos pudieran estar libremente y manejarse con total tranquilidad dentro del espacio que les habíamos asignado en el jardín de la casa del Gobernador. Felizmente, el día era bueno y soleado, y la permanencia en el jardín era agradable.

También fue posible que los periodistas se acercaran a conversar con los prisioneros sin ningún inconveniente. En ese sentido, decidí arriesgarme a que saliera alguna nota periodística desfavorable, cosa que no ocurrió, y no correr el riesgo de tener un enfrentamiento con la prensa que podía, eso sí, traer consecuencias indeseables.

Incidentalmente me encontré con uno de los periodistas que me dijo que era argentino. Le pregunté qué estaba haciendo. Me comentó [illegible] de la

idea de ir a Georgias. Aparentemente, habían contratado un yate en el que pensaban hacer el viaje navegando un poco a vela y un poco a motor. Creo que no tenían la menor idea de dónde quedaba Georgias. Le hice el comentario que estando ese día ahí se había sacado el Prode. Se sonrió y estuvo de acuerdo; después supe que había sido así. Le pedí que con las fotografías que sacara hiciera un uso muy medido. No estoy seguro que ello ocurriera.

A todo esto, el vehículo anfibio a rueda que teníamos asignado como vehículo sanitario, había llegado a la casa del Gobernador, y en él se embarcaron a los otros dos heridos, los que fueron llevados al hospital en donde yo suponía que Giachino ya estaba siendo atendido.

Decidí volver al puesto de comando para informarle a Allara todo lo que estaba pasando. No tenía en ese momento una idea exacta del tiempo que había transcurrido, pero pensé que hacía mucho que no le daba ninguna información. Me sentí culpable, pero había estado envuelto en la tarea y se me había pasado el hecho de que debía informarle .

Conseguí un vehículo que estaba en la casa del Gobernador y en él me hice trasladar primero hasta el hospital.

Cuando llegué lo estaban atendiendo a Giachino . En ese momento todavía no sabía cómo estaba ninguno de los tres. Lo que pude ver fue que el personal del hospital trabajaba con gran sentido humanitario y que estaban haciendo lo mejor que podían por atenderlos y por salvarles la vida.

Realmente me sentí muy agradecido hacia esas personas por lo que hacían. Poco después se lo pude expresar personalmente a dos de ellos cuando, luego de su tarea, se retiraban a su domicilio.

En un momento dado vino uno de los médicos y nos dijo que Giachino había fallecido, que los otros dos estaban muy graves y necesitaban ser trasladados en forma muy rápida para poder recibir una atención de nivel superior al que se les podía dar en ese lugar.

No obstante, estaban adoptando todas las medidas para que pudieran tener las primeras curaciones y sobrevivir sin problemas.

Luego tomé conocimiento de cómo se había estado desarrollando el resto de la operación. Ya, y de acuerdo con las órdenes que anteriormente le impartí al Capitán Pita, se había completado la ocupación total de la localidad, se había desembarcado la artillaría y la reserva y se estaban acercando los aviones que traían a la tropa de Ejército. En el recuento de daños y bajas, solamente teníamos la baja de Giachino

y los dos heridos, Urbina y García Quiroga. Aparentemente, entre la tropa inglesa y las fuerzas del cuerpo de defensa de las islas, no había bajas, o por lo menos no teníamos información de que ello hubiera ocurrido.

Cuando salí en mi vehículo, vi un grupo de personas vestidas con uniforme de soldados ingleses, pero por la edad me pareció que no eran soldados. Venían marchando con los brazos en alto, custodiados por un grupo de soldados argentinos. Pregunté quiénes eran y resultaron ser miembros de la Fuerza de Defensa de las Islas (Falkland Island Defence Force) Por los conocimientos de inteligencia sabía que este personal tenía adiestramiento militar y que eran un cuerpo auxiliar militar, y no meramente un cuerpo de defensa civil para resolver problemas de supervivencia y problemas de siniestros. Además habían sido capturados con armas. No obstante, y dado que todos ellos tenían familias en la localidad y que eran gente normalmente afincada, algunos nacidos en las islas, decidí que para tratar de generar un ambiente de calma en la población, lo mejor era mandarlos a sus casas. Por otra parte el hecho de haberlos concentrado en algún lugar nos hubiera creado un problema más. Pregunté a quienes los custodiaban si estaban desarmados, si habían sido bien revisados, si se había sacado sus nombres y sus domicilios. Me dijeron que sí. Después de saludarlos a todos y charlar un momento, les dije que podían ir a sus casas y que permanecieran en ellas sin salir hasta que se autorizara a toda la población a normalizar su vida. La mirada de ellos fue un poco incrédula al principio. Creo que deben haber pensado que éramos ingenuos o tontos, pero en realidad en ese momento intentábamos que la población adoptara no tanto una actitud favorable a la Argentina,sino evitar que se generara un problema de rozamientos que pudiera crear una situación ulteriormente inmanejable.

Una vez clarificado eso, me dirigí a mi vehículo de comando para hablar con Allara. Le di parte de todo lo que había pasado, le informé que todo estaba bien, que podían venir a tierra cuando lo desearan. Le clarifiqué que la operación había sido un éxito; tuve la tristeza de informarle lo que había ocurrido con Giachino; le pedí con gran urgencia -cosa que ya habian hecho anteriormente desde el puesto de comando- el envío del helicóptero para trasladar a los heridos. Ya estaban en eso, y me informó que el señor General García y él se iban a destacar también a efectos de llegar a la localidad para hacer la ceremonia en que oficia

mente izaríamos el pabellón argentino en la casa del Gobernador.

A esta altura, en practicamente todos los mástiles había banderas argentinas. A medida que nustros hombres se acercaban y veían un mástil, alguien se destacaba y colocaba una bandera. Creo que casi todos los que conocían el objetivo de la operación deben haber llevado escondida en su pecho alguna bandera argentina, por que la cantidad que apareció en ese momento fue increíble. Despues los oficiales me confesarían que habían dejado agotados los depósitos de banderas en la Subintendencia de Puerto Belgrano. Se habían llevado todas las que pudieron conseguir por que estaban seguros de ejecutar la operación con éxito y de poder embanderar a su gusto la localidad de Puerto Stanley, como todavía se llamaba.

La llegada del helicóptero con el Señor General García y el Almirante Allara fue para mí una emoción muy grande. Eran mis dos Jefes y les podía informar que habíamos tenido éxito y que, practicamente ejecutamos la operación en la forma en que lo habían ordenado. Junto a ellos llegaron algunos oficiales que eran parte del Estado Mayor del ~~Señor~~ General García, que venía a comenzar la instalación de su puesto de comando, tal como estaba previsto en los planes.

Decidimos ir caminando desde el lugar donde aterrizó el helicóptero, que era la cancha de fútbol próxima a la casa del Gobernador, hasta donde estaba instalado nustro puesto de comando, en el Town Hall y donde ya estaban funcionando algunos elementos de mi Estado Mayor. En realidad, mi puesto comando nunca dejó de estar en el vehículo comando, que era el lugar más cómodo y donde teníamos las comunicaciones mejores con nuestros corresponsales. Al pasar por el edificio del Secretariado, donde la Unidad de Tarea de Asuntos Civiles y Gobierno Militar tenía previsto instalar su lugar de operaciones, vimos que estaba cerrado con llave. Me propusieron violentar la puerta y entrar. Dado que había peridiodistas en las inmediaciones y algunos fotógrafos, decidí no hacerlo, porque como la situación estaba tan controlada, me pareció inconveniente dar la posibilidad de que alguien pudiera hacer una foto en que rompíamos una puerta para entrar a un edificio Posteriormente se consiguió la llave y se entró en forma normal. Esta orden dió lugar a que el

grupo de Asuntos Civiles se desplazara a otra parte momentaneamente, y después nunca más ocuparon ese lugar hasta el repliegue.

Mientras íbamos por la calle con el Señor General García y el Almirante Allara les fui explicando cómo había sido la evolución de la operación. Les expliqué con bastante detalle en qué situación nos encontrábamos y les describí la actitud que había observado en la población hasta ese momento.

El Señor General García se manifestó satisfecho con todo lo realizado y decidió que lo más conveniente era seguir manteniendo el mismo tipo de conducta y de control que habíamos seguido, hasta que se concretara definitivamente el traspaso del control a la fuerza de Ejército, que todavía no había llegado a la localidad. Le expliqué al ~~Señor~~ General García dónde habíamos instalado algunos elementos nuestros, y le informé que era adecuado el lugar donde inicialmente se había planificado que él trabajaría. Se encontraba en buenas condiciones y era un lugar cómodo y conveniente. Tenía la posibilidad de alojar, en forma precaria, alguna cantidad ~~razonable~~ suficiente de personas. Contaba co una especie de repostería o cocina donde se podía preparar comida para ~~el personal~~ los que trabajaran en el lugar. Había algunos baños y los locales eran de suficiente amplitud como para poder utilizarlos sin ningún problema. Además existía un sistema de calefacción razonablemente eficaz que podría resolverle bien la necesidad de vivir con comodidad. Le hice notar también, que hasta ese momento, todos los edificios de la localidad estaban totalmente cerrados. Incluso las Iglesias estaban con las puertas cerradas. Cuando se golpeaba la puerta de lo que parecía ser la casa del Obispo Católico no atendía nadie ni contestaba nadie. Le informé al Señor General García que le había pedido a nuestro capellán, el Padre Mafezzini, que se pusiera en contacto con el Obispo Católico de Malvinas a efectos de poder charlar con él y tener un intercambio de ideas y explicarle cuál era la intención y cuál el objetivo de las Fuerzas argentinas que habían ocupado las islas. Pretendíamos que él pudiera transmitir las mismas ideas al resto de las autoridades religiosas. Debíamos tener presente que el Obispo Católico era el Obispo de una comunidad absolutamente minoritaria en las islas y que la verdadera autoridad religiosa era la de la Iglesia Anglicana. Mafezzini había hecho una buena tarea al respecto. Se puso en contacto, les explicó lo que nosotros queríamos y, a través de él, lo invitamos al Obispo de Malvinas a venir a conversar con el Señor General García.

El Almirante Allara no estuvo en esa reunión, porque se había destacado a conversar con el Capitán Gaffoglio sobre las posibilidades y las exigencias que nos planteaba la operación del puerto y las necesidades que teníamos de utilizar los muelles para poder atracar y desembarcar los medios y tropas.

El ~~Señor~~ General García tiene un trato extraordinariamente cordial y amable/198, por lo cual, la conversación que tuvo con el Obispo Católico fue muy efectiva y permitío que aquél se tranquilizara en relación con nuestras intenciones. Le pedimos tambien que abriera la capilla, que se había mantenido con las puertas cerradas hasta entonces. Le hicimos notar que como nunca, en ese momento las personas católicas apóstolicas y romanas eran una gran mayoría en la localidad. Un rato después la Iglesia estuvo abierta y pudimos ir todos los que quisimos.

Ante una pregunta sobre las posibilidades de que él pudiera quedar como Obispo, aclaró que si bien dependía de las jerarquías eclesiásticas de Londres, su designación por el Vaticano era como Obispo de "Falkland or Malvinas Islands", por lo que creía que podía haber una solución.

Paralelamente con estos acontecimientos, el Capitán Roscoe, acompañado por los Mayores Noot y Norman, estuvieran resolviendo los problemas de completar la rendición de todo el resto del personal de marines que no se encontraban en la casa del Gobernador. Roscoe fue con el Mayor Noot al buque Forrest, donde una fracción más o menos importante de soldados británicos ~~ingleses~~ se habían refugiado y permanecía sin entregar el armamento y sin rendirse. La presencia de Noot hizo que se produjera la rendición sin novedad y sin inconvenientes: entregaron su armamento y se incorporaron al resto del personal que se encontraba en los jardines de la casa del Gobernador. Del recuento del personal, resultó que aún no se habían rendido siete soldados, los cuales habían sido destacados al lugar que nosotros denominabamos Objetivo Echo (eco) Oeste.

El problema que se nos presentaba era que el Capitán Santillán, que había actuado primero como vanguardia, que posteriormente se convirtió en Fuerza de Conexión y que una vez resuelto el problema de Moody Brook debía destacarse a capturar el objetivo Echo Oeste, podía llegar a tener un enfrentamiento con esos soldados. Quisimos evitar que pudiera ocurrir un encuentro que, a esta altura de los acontecimientos, era absolutamente innecesario. En consecuencia le ordenamos que

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 142

detuviera su avance. Desde la oficina donde estaba el puesto de comando del General García se podían ver los cuatro vehículos que iban avanzando por la lengua de tierra que se extendía al Norte de Puerto Stanley.

Mientras tanto, el Capitán Roscoe con el Mayor Noot embarcaron en un helicóptero y trataron de ubicar a los soldados ~~ingleses~~ que debían estar en la zona del objetivo Echo Oeste. Después de recorrer infructuosamente la zona y no pudiéndolos encontrar en ninguna parte, decidieron el regreso a la localidad. La operación de localizar a esos soldados había fracasado y además, habíamos perdido la posibilidad de que el buque de desembarco San Antonio entrara al puerto en el momento previsto, ante el peligro de que hubiera soldados ingleses en Echo Oeste que lo atacaran y batieran con algunas armas, como ser armas antitanque que le pudiera causar daños importantes. Cuando tuvimos resuelto ese problema, ya había pasado el momento favorable por la altura de marea, de modo que hubo que esperar al día siguiente para la entrada del buque a puerto.

Dado que los Oficiales ingleses habían perdido la esperanza de poder ubicar a los soldados que aún no se habían rendido, y que además les pareció posible que éstos se hubieran replegado a algún otro lugar, le ordenamos a Santillán que continuara su marcha hacia el este a efectos de terminar el control y la limpieza de ese sector. Le hicimos presente que existía la posibilidad de presencia de tropa enemiga, que debía tratar de hacerlos rendir sin causarles bajas, pero que preservara también la integridad física de los soldados argentinos.

Poco después se me presentó la posibilidad de desplazarme hasta la zona donde estaba actuando Santillán y tuve interés de ir para conocer cómo era el terreno donde se estaban moviendo y tener una idea de su transitabilidad para eventuales acciones posteriores que pudieran ocurrir. En consecuencia conseguí un vehículo y, como el Capitán Gaffoglio conocía el camino, decidimos ir por tierra. Con Gaffoglio nos interesaba fundamentalmente ver las instalaciones que tenía la Armada en Camber, y a mí, particularmente, me interesaba el terreno en esa zona.

Fuimos con Monnereau. Al llegar a Moody Brook encontramos el puente con algunas piedras que lo interceptaban y con un cable como si hubiera una voladura preparada para explosión a comando. Como los alrededores ya estaban controlados por nuestras tropas, inspeccioné el puente para ver si había algunas cargas, o minas. No vi nada. Decidí cruzar porque estimé que nuestro vehículo no podría cruzar el arroyo en otro lugar. Creo que hasta estar del otro lado del puente, ninguno de los tres respiró.

El viaje fue bastante penoso, por cuanto hasta Moody Brook el camino era razonable, pero a partir de allí esos aproximadamente cinco o seis kilometros nos demandaron bastante más de media hora. En realidad no era un camino, era una huella de piedras, y cuando el vehículo se salía de esa huella comenzaba a patinar en la turba y a hundirse, de manera que el avance era muy lento y muy difícil. Poco más adelante encontramos un VAO al que se le habia roto una oruga y que estaba siendo reparado por el vehículo recuperador. Se veían marcas bastante profundas de las huellas de los vehículos anfibios que habian pasado a los costados de la senda de piedra. Y en un lugar, donde tuvimos que cruzar un pequeño curso de agua en el que el camino se hallaba interrumpido, estuvimos a punto de quedarnos encajados. Seguimos y al llegar donde se encontraban detenidos los vehículos de Santillán, los encontramos desplegados en el terreno. Tuvimos con el Capitán Gaffoglio una grave preocupación. Mientras nos acercábamos habíamos oído detonaciones y visto movimientos de Infantería que se estaba desplazando, como asimismo fuego de fusilería en dirección a las instalaciones de la armada inglesa. En consecuencia, pensamos que ahí había un enfrentamiento. Seguimos avanzando y en un momento dado, vimos un grupo de soldados que estaban al lado de uno de los vehículos anfibios y parecían estar atendiéndolo al Capitán Santillán. Tuve la impresión ~~sensación~~ que el Capitán Santillán estaba herido y me preocupó tener una nueva baja, y que además ella fuera alguien que, como en el caso de Giachino, también muy apreciado por mí. No obstante cuando bajamos del vehículo, Santillán se levantó y ayudado por dos soldados se aproximó caminando, apoyado en una sola pierna. Cuando le preguntamos que le había ocurrido, nos dijo que mientras intentaban alcanzar y revisar las instalaciones, habían hecho un fuego preventivo y avanzado a la carrera para ocupar una posición favorable. En esa oportunidad la rugosidad del terreno le habían hecho torcerse un tobillo. La lesión era dolorosa pero no tenía nada que ver con el combate. Le hice la broma de que era tan recluta, que los ingleses no necesitaban batirl por que el era capz de anularse solo como combatiente. No obstante e Capitán Santillán se hizo vendar bien el tobillo, se puso las botas y continuó dirigiendo su fracción durante toda la operación. Este Jefe siguió dando, como ya lo había hecho a lo largo de todo el día y del día siguiente, excepcionales muestras de habilidad, de coraje y de entusiasmo.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 149

En esa zona encontramos, tanto en los muelles como en algunos edificios, voladuras preparadas pudiéndose ver claramente los cables que habían estado destinados a provocar su explosión a comando. Era evidente que la dotación ~~inglesa,~~ británica, que se había replegado, hizo una adecuada preparación para defenderse. Lo que no comprendíamos era porqué no habían intentado una defensa, Creo que la única explicación posible obedecía a que la magnitud de la fuerza que le pusimos delante era de tal naturaleza que los hizo desistir. En ese sentido, me daba la impresión que la idea con que habíamos planificado la operación, además de ser correcta, había sido exitosa.

En las instalaciones inglesas pudimos ver una serie de equipos para depósito y bombeo de combustible que podían ser muy útiles para nuestras fuerzas. Un depósito grande de material que, eventualmente, podía servir como alojamiento de personal si se le efectuaban instalaciones para baños y cocinas. Un muelle que parecía bastante firme y en buenas condiciones, que tendríamos que revisar para ver si había voladuras ocultas. Un depósito muy grande donde había materiales, algunos muy viejos y otros bastante nuevos. Eran materiales de tipo electrónico, material naval y algunas maquinarias. Había además un par de vehículos en muy buenas condiciones. Este local también podía servir para alojar una cantidad bastante grande de tropa, si se podía resolver el problema de la cocina y los baños. Asimismo, había una casa, donde evidentemente vivía la familia de la persona encargada del cuidado de todas estas instalaciones. Me causó una gran admiración esa casa, por cuanto, siendo muy modesta y sencilla, estaba muy bien construída, era muy confortable, muy prolija y muy cuidada. Era evidente que sus habitantes, que por las habitaciones debía ser un matrimonio con un hijo, habían abandonado la vivienda en forma muy apresurada. Sobre la cama del matrimonio quedaron varias carteras de mujer, las que posiblemente en el apuro no se habían podido llevar. Ordené que todo eso no fuera tocado y que el personal no entrara a la casa, ya en ella no había ningún elemento que nos pudiera interesar; además, no era indispensable entrar a la casa para vivir. No sé que puede haber ocurrido con posterioridad a ese día.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 150

Me mostraron el material que habían encontrado en el extremo este de la península. Me tranquilizó el ver que habíamos acertado con Allara al no hacer entrar al San Antonio, ya que con los lanzacohetes podía haber sido batido, averiado y sufrido bajas.

El regreso a Puerto Stanley por el mismo camino constituyó para mí el momento más peligroso del día, ya que el Capitán Gaffoglio tiene una modalidad de manejo altamente arriesgada y parecía tener apuro por volver En ese trayecto estuvimos a punto de que el vehículo se quedara por dos veces en la turba. Además paramos a conversar con la dotación del vehículo recuperador de los VAOS, la cual estaba haciendo un excelente trabajo, ya que casi habían terminado la tarea de reparar la oruga averiada. Ellos también encontraban grandes problemas para mover los vehículos en la turba. Verificamos que tuvieran comida para la noche, por si se prolongaba su tarea. y seguimos viaje de regreso.

i- El día 3 de abril. El regreso. Repercusión pública

El 2 de abril a la noche los miembros del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco dormimos en un hotel, gracias a un arreglo hecho por el Capitán Payba. Era un típico hotel de Malvinas. Una habitación con empapelado descascarado, una cama no muy limpia, un ropero con ropa de alguien que seguramente era ovejero, y yo con un cansancio muy grande. En mi mochila llevaba algunos elementos de aseo y ropa limpia. Caí dormido rápidamente. Pero a las 0530 horas estaba despierto. Me levanté y luego de una rápida ducha con agua muy fría, salí a caminar. Estaba amaneciendo. Caminé en dirección al sur y subí hacia la zona de Murray Heights. Quería ver los lugares por donde habían transitado los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos en su desplazamiento desde Puerto Enriqueta. Llegué hasta un lugar desde donde era posible ver la zona del desembarco.

Lo que sigue tiene el carácter de un profundo homenaje a esos hombres que desembarcaron de noche y cruzaron ese terreno desconocido.

para alcanzar sus objetivos en el horario previsto. Yo avanzaba con bastante claridad y sin apremios. Resbalé tres veces. Tropecé otras tantas en las piedras. Me imaginaba cómo había sido el avance de ellos, cargados con su armamento y mochilas durante la noche del desembarco y lo que habían sentido cuando vieron las luces de los objetivos, tal como yo las veía en ese momento desde lo alto. Comprendí su tensión y su fatiga al final de la operación. Volví a pensar una vez más en Giachino y en su entrega. En ese momento comprendí en toda su magnitud lo que significaban sus rostros agotados del día anterior. Creo que los argentinos debemos estar muy orgullosos de tener hombres como ellos. La suya fue una tarea impecable, hecha con un generoso esfuerzo, y sin medir peligros. Mostraron una enorme capacidad técnica y un valor admirables. Constituyen un verdadero ejemplo. Su aparición súbita y silenciosa en Moody Brook y rodeando la casa del Gobernador, resultó el factor determinante para desconcertar e inducir a la rendición de los británicos

Al regresar a la localidad , y como todavía era muy temprano, caminé hasta el muelle donde estaba el "Isla de los Estados". Conversé con el personal que se encontraba de guardia en la zona. Tenía bastante frío. Esporádicamente caía una tenue llovizna. Estaban refugiados en un galpón y habían improvisado un fuego donde preparaban mate cocido. Me invitaron una taza y charlamos un rato. Luego decidí regresar al hotel. Allí los miembros de mi Estado Mayor estaban levantándose. Poco después tomábamos el desayuno y organizábamos nuestra tarea del día. Realmente era fácil ser Comandante con un Estado Mayor como este. Era un grupo que sabía qué hacer. Eran hábiles entusiastas, trabajadores, responsables, inteligentes. En ese moment me consideré un hombre de suerte por ser su jefe.

Cerca de las 0900 horas fuimos al Comando del Teatro de Operaciones Malvinas. Allí también estaba comenzando la tarea. Poco después

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 152

69

llegó el Almirante Allara. Con él arreglamos todos los detalles para el regreso y lo que debíamos dejar en Malvinas.

Cuando a la tarde me despedí del señor General García lo hice con una profunda emoción y respeto. Había sido no sólo un honor trabajar a sus órdenes, sino también una fuente de aprendizaje.

A la noche, al llegar al aeropuerto para regresar, nuestro avión estaba con una averia en proceso de reparación, por lo que debimos esperar un buen rato. ~~Ya~~ A esa hora llovía con bastante intensidad. Conversamos un largo rato con el Brigadier Castellanos. Lamenté que nuestra tarea en común y nuestro conocimiento hubieran sido tan breves, porque creo que podíamos haber llegado a trabajar juntos con éxito.

Por ser la pista demasiado corta, nuestro avión, que en general puede llevar 90 pasajeros sentados en sus asientos, sólo podía transportar 50, a fin de asegurar un decolaje seguro. Cuando comenzó el carreteo correspondiente, la pista parecía terminarse demasiado rápido. Súbitamente el avión dio un brinco y estuvo en el aire. Las luces de Stanley fueron un fugaz pasaje antes de que todo fuera oscuridad afuera.

A los pocos minutos casi todos dormían y descansaban de las fatigas del día y de las tensiones sufridas. Como yo no tenía sueño y sí muchos problemas a poner en marcha al llegar, me dediqué a confeccionar un listado de todo lo que debería hacer u ordenar. Resultó una larga relación de tareas que abarcaban desde pedir el relato de la acción de cada uno hasta los refuerzos de material que debíamos solicitar, pasando por las proposiciones para condecorar y premiar o sancionar conductas. Además empecé a bosquejar qué unidades de Infantería de Marina podían ser útiles en el futuro en Malvinas. En esa forma el viaje se me hizo muy corto. En Río Grande nos esperaba el Comandante del BIM 5, Capitán de Fragata Carlos Hugo

Robacio, a quien le adelanté que si se me pedía un Batallón de Infantería de Marina para Malvinas, tenía previsto mandar al suyo. Me dijo que no había problemas, y ajustamos las medidas que tendríamos que adoptar para el caso de que éso se concretara. Luego cenamos con el Estado Mayor y fuimos a dormir. Era muy tarde.

En la mañana del 4 salimos temprano de Río Grande y aterrizamos en Río Gallegos para completar el pasaje con los últimos hombres de la Fuerza de Desembarco que regresaban por vía aérea. Alrededor de las 1130 horas llegamos a Espora. Nos estaba esperando el Jefe de Estado Mayor del Comando de IM, Capitán Sosa, quien, mientras bajábamos el equipo y armamento, me puso en claro con las últimas novedades.

La medida que junto con Sosa decidimos ejecutar de inmediato fue que todo el personal, en particular los conscriptos, avisaran a su casa que estaban bien. Esa tarde salieron varios cientos de ~~unos 800~~ telegramas para todo el país.

Mi familia no vivía en Puerto Belgrano sino en Buenos Aires. Al llegar a mi casa la llamé para tranquilizarla. Luego me enteré que la señora y la hija del Almirante Allara estaban en Puerto, vecinas a mi casa. Las llamé para darles noticia de Allara y me pidieron que almorzara con ellas. Recién en esa oportunidad tuve conciencia de las angustias que habían pasado nuestras familias.

A la tarde, después de descansar un par de horas, fui a Baterías para ver qué actividades desarrollaba la tropa que había regresado. El material de armamento portátil había sido limpiado y todo el personal, luego de un buen baño y almuerzo, descansaba libremente. La Base Baterías estaba llena de banderas argentinas . Era un momento de euforia. Decidí que debía contener esa actitud en el marco de una serena y responsable alegría, pero más que nada, en un humilde reconocimiento a los que nos habían ayudado a lograr nuestro objetivo y a señalar lo que nos exigiría el futuro.

A la noche leí los diarios de esos días. Me sorprendió el apoyo casi unánime y en particular de importantes personalidades y agrupaciones políticas. En el Capítulo VII pueden recogerse expresiones y comentarios formulados con motivo de esta operación.

j. Reflexión final

Esta operación, en su aspecto fundamental, se planificó en un lapso muy breve. Si bien no exigía derrotar a una fuerza de magnitud, había que hacerlo bajo un condicionamiento muy particular. Por ello fue necesario colocar en el objetivo una superioridad sustancial, que se manifestara en forma casi simultánea y desde todas direcciones. La capacidad de ejecución del personal que intervino fue puesta a dura prueba, y los resultados mostraron su habilidad, espíritu, aptitud física y disciplina. La Armada evidenció su capacidad para ejecutar una operación que requería la intervención coordinada de todos sus componentes, lo que se logró en forma integral. Asimismo, fue manifiesta la eficiencia demostrada por los elementos de apoyo logístico y mantenimiento del material.

La acción para mantener el secreto de lo que se planificaba fue una excelente muestra de disciplina y responsabilidad de los que actuaron.

El comportamiento del personal con la población civil, la tropa británica que se rindió y las autoridades coloniales fue ejemplar desde todo punto de vista. Hubo no sólo un respeto formal hacia las personas y las propiedades, sino además una actitud de serena y cortés amabilidad para con cada uno. Debe reconocerse que por mucho esfuerzo que hubiéramos realizado en la Armada para lograr un correcto comportamiento de nuestro personal, y realmente fue así, nada sería posible si en sus propios hogares cada uno de nuestros hombres no hubiera recibido una adecuada formación moral. Respecto a ésto deberíamos reflexionar los argentinos para llegar a correctas conclusiones en cuanto al grado de civilización de nuestro pueblo y a la generosidad de su espíritu. Este comportamiento fue clave para la relación ulterior con nuestros enemigos, ya que generó un ambiente de mutuo respeto y trato humanitario, disminuyendo así los sufrimientos inevitables de todo conflicto armado.

En forma general la operación se desarrolló de acuerdo con lo planificado, y si hubiera que calificarla en forma muy sintética, me atrevería a decir que se caracterizó por la precisión de su ejecución. No obstante, en cada uno de sus aspectos particulares,

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 155

las circunstancias del momento obligaron a adoptar soluciones que se apartaban de lo que se había planificado. Esos apartamientos y esas resoluciones adoptadas de acuerdo con la variación de las circunstancias, mostraron la capacidad de nuestros cuadros más bajos para actuar en forma independiente y con total iniciativa. En el momento de la acción cada uno sabía qué debía hacer. Cómo lo resolvió fue un problema en donde se puso de manifiesto la respectiva habilidad individual de los jefes.

La rendición de las autoridades y tropas británicas se concretó cuando comenzaban a ser rodeadas, pero sin que estuvieran bajo una fuerte presión. En ese momento, próximo a la casa del Gobernador sólo estaba la Unidad de Tarea del Capitán Giachino (aproximadamente 15 hombres). Los comandos anfibios (unos 70 hombres) que habían capturado Moody Brook comenzaron a llegar a las inmediaciones cuando el Gobernador se rindió. A esa hora la localidad se encontraba ocupada totalmente y se estaban por comenzar las operaciones de rastrillaje. El total de la fuerza que hacía esta tarea era de 328 hombres, de los que sólo 40 ó 50 podían ser vistos desde la casa del Gobernador. Entiendo que en este aspecto fuimos exitosos: logramos la rendición del enemigo casi sin tener que combatir. Prueba de ello es que las fuerzas británicas no registraron ni muertos ni heridos. De nuestro lado, tuvimos un muerto, el Capitán Giachino, dos heridos graves, el Teniente García Quiroga y el Cabo Urbina, y un herido muy leve (casi sin significación) el conscripto Horacio Tello. No tuvimos pérdidas de material ni de armamento. Uno solo de los vehículos blindados recibió un fuerte castigo del fuego enemigo, registrando numerosos impactos (allí resultó herido el conscripto Tello) que le destruyeron la mira de la ametralladora y algunos de los cristales blindados de la torreta, no obstante lo cual continuó actuando hasta el final del día en la captura del objetivo "Echo Oeste". Este vehículo se reembarcó en el San Antonio navegando hasta el buque igual que el resto.

Nuestra coordinación con la Unidad de Tarea del Teniente Coronel Seineldín fue excelente, producto de la doctrina táctica común que tenemos el Ejército y la Infantería de Marina.

13

De acuerdo con lo que habíamos planificado, alcanzaron

~~Si se lee lo expresado en el Agregado 7, página 461~~, ~~podrá observarse que se alcanzaron~~ totalmente los "efectos deseados", ~~que~~ la operación se ejecutó luego de concretarse en gran medida los "condicionamientos" que debíamos crear, y por último, ~~que~~ nuestro accionar brindó los resultados que debía "asegurar" el modo de acción aplicado. En consecuencia, el buen resultado no fue producto del azar sino de una idea profundamente elaborada, de un plan prolijamente trabajado y de una ejecución ágil y flexible que se adaptó a las circunstancias inesperadas del combate. Que ésto haya ocurrido así es mérito de todos los que participaron en la operación, actuando en forma responsable y con gran iniciativa. Además, es el producto del largo proceso de formación de hombres en que desde hace muchos años está comprometida la Armada.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 152

2. RELATO DEL SEGUNDO COMANDANTE Y JEFE DE ESTADO MAYOR

Capitán de Navío de I.M. Miguel Carlos Augusto Pita

En 1982 me desempeñé como Comandante de la Brigada de Infantería de Marina N°1. Asumí el cargo el día jueves 11 de Febrero de 1982. El día lunes 15 fui impuesto por el Comandante de la Infantería de Marina, Contraalmirante Carlos Büsser, sobre la tarea que debíamos ir analizando, desarrollando y pensando, indicándome además que, si bien ya había un inicio de todo este planeamiento, ocuparía el cargo de Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante durante la eventual y aún no muy probable operación de recupaeración de las Islas Malvinas. A partir de esta circunstancia tomé contacto con los Jefes que estaban ~~ya~~ trabajando en esta tarea de forma tal de interiorizarme del concepto general de la operación. Tomé conocimiento también de los nombres de los Almirantes y Jefes, inclusive del V°Cuerpo de Ejército, como el General de División Osvaldo J. García, que conocían este pl neamiento. Desde ya el Comandante de Operaciones Navales era el receptor de todos los planes que estaban realizando tanto el Comandant de la Flota de Mar como el Comandante de la Infantería de Marina.

Concurrí a la Central de Operaciones- que se había montado en el Cuarto Operativo de la Fuerza de Apoyo Anfibio- donde estaba todo el planeamiento previo, o sea, toda la primera etapa del planeamiento, con su análisis, la inteligencia existente y los medios que se dispondrían para la ejecución de la Operación.

A partir de ese momento, el Almirante Büsser me dió ~~una fecha posibl~~ como fecha posible el 15 de mayo

y me dijo que su intención era acortar al máximo los plazos en la preparación del material y en el adiestramiento del personal para poder responder, ante cualquier situación imprevista, que obligara a anticipar la Operación. De toda forma, el Almirante Büsser me mencionó el concepto general de lo concebido hasta ese momento y que la ARMADA ejecutaría esta tarea con la Infantería de Marina, con una Fuerza de Desembarco a nivel Batallón, y que también participarían las otras Fuerzas, ante la necesidad de un trabajo conjunto. Además, el Comandante de la Infantería de Marina tenía la idea que la Infantería de Marina debía realizar esta tarea y ser relevada posteriormente por el Ejército para que se hiciera cargo de la ocupación de Puerto Stanley y sus zonas de influencia, como así también de los otros lugares de importancia de las Islas, para su control y posterior gobierno.

El Comandante de la Infantería de Marina me expresó que si bien había ~~tenían~~ ya un concepto general de la Operación, que estimaba no iba a variar mucho, era de especial necesidad trabajar, fundamentalmente en la concepción de todas aquellas ideas que permitieran permitan un mejor control y gobierno de la población basado en lo siguente:

1. El habitante de las Malvinas, es un individuo que vive en territorio argentino.
2. El respeto de la propiedad privada, libertad individual, y mantenimiento de sus formas de vida.
3. Mantenimiento de los servicios públicos para que pudiera, sin ninguna duda ni inconvenientes, desarrollarse normalmente la vida en ese ámbito.
4. Evitar de toda forma que hubiere una agresión por parte nuestra al individuo que vivía en las islas, porque debía ser considerado un habitante más del suelo argentino.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 159

Después de esta orientación y recibida la información inicial con una exposición del Capitán ~~de Fragata de I.M. Alfredo Raúl~~ Weinstabl, ~~Comandante de Batallón de Infantería de Marina Nº2~~, respecto de lo que se había pensado, previsto y analizado, y que estaba definido como concepto general de las operaciones, comenzamos con el planeamiento sin ir más allá del normal desarrollo de todo aquello que ya estaba concebido. El plan se basaba fundamentalmente en la obtención total de la sorpresa tanto que todas las previsiones estaban dadas para que las operaciones pre-hora H, facilitaran una acción lo más incruenta posible, lo que nos daría posibilidad de un control más estricto de toda la población y de los Royal Marines. En consecuencia nuestro Movimeinto Buque a Costa por superfice, sería nocturno.

Cuando comenzaron los períodos normales de Adiestramiento de la Flota de Mar, y se emitieron los Planes del Comando de Operaciones Navales, Comando Naval y Comando de la Infantería de Marina, se ~~el Comando de la Brigada de I.M. Nº 1~~ decidió aprovechar los períodos de navegación previstos para ser utilizadas por la Unidad que iba a conformar el núcleo de la Fuerza de Desembarco.

Efectuadas las coordinaciones del caso con la División de Apoyo y Sostén, se conocieron los períodos de navegación dispuestos para el BDT ARA "San Antonio", y la Brigada orientó su tarea al logro del mejor Adiestramiento Anfibio posible, del Batallón de Infantería de Marina Nº 2.

Así fue como en forma sucesiva se fueron desarrollando ~~determinados~~ hechos e impartiendo ~~determinadas~~ directivas, que dieron lugar a que el Batallón de Infantería de Marina Nº 2 se embarcara entre el 19 y el 26 de marzo. Este Batallón se embarcó con su Comandante y su Jefe de Operaciones, juntamente con los medios disponibles del Batallón de Vehículos Anfibios para hacer todas las prácticas necesarias

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 162

de Movimiento Buque a Costa, y para que, fundamentalmente, adquiriera una capacitación adecuada en la operación con los vehículos anfibios Efectuó su adiestramiento en la zona de San Román, en Punta Buenos Aires (Península de Valdez), durante toda la etapa indicada. En esas circunstancias ni el Comandante de la División de Apoyo y Sostén, ni el Comandante del BDT ARA " San Antonio" tenían conocimiento de lo que estaba en desarrollo; de igual forma el personal del Batallón de Vehículos Anfibios desconocía que podría empeñarse, en algún momento, en una operación como la de recuperación de las Islas Malvinas.

Durante todo ese tiempo, lo que se hizo en el Estado Mayor fue desarrollar, analizar y medir algunos aspectos de Asuntos Civiles, para lo cual se incorporó el Capitán de Corbeta I. M. Martín Arrillaga. Desarrollamos un poco más el concepto general de la operación y llegamos al planeamiento de detalle, definiendo ~~cómo~~ la forma en que el Batallón de Infantería de Marina Nº 2 ocuparía la localidad de Puerto Stanley.

El Comando de la Infantería de Marina ordenó al Batallón de Vehículos Anfibios que dispusiera el alistamiento completo de la mayor cantidad de medios; así fue como el 2 de abril pudimos contar con 20 vehículos anfibios o sea, 1 vehículo Recuparador, 1 vehículo Comando y 18 vehículos de Transporte de Personal. Durante este tiempo con el Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº 2, Capitán de Corbeta I.M. Hugo Santillán y sobre una ampliación de la carta de Puerto Stanley confeccionada al efecto, se asignó la Zona de Responsabilidad Táctica del Batallón y de las Compañías y Secciones ~~la Unidad con la demarcación de fajas a las subunidades y fracciones menores.~~

En ese ínterin y cuando estába analizando y resumiendo un Cuadro de Planeamiento, en el que personalmente había fijado como límite más próximo para estar en condiciones de operar el día 10 de Abril, se pro-

dujo el hecho de las Islas Georgias.

Producido ~~el~~ este hecho, ~~de las Islas Georgias~~, el problema se aceleró en forma paulatina; teniendo en cuenta eso, más o menos el día 22 de marzo pedí al Almirante Büsser que me permitiera incorporar al Estado Mayor como ~~N-3~~ Oficial de Operaciones, al Capitán de Fragata de I.M. Alfredo Carbajal, Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº 1 por cuanto el Capitán Weinstabl se encontraba embarcado y además, ~~de concretarse~~ si se concretaba la Operación prevista, debía conducir su Unidad.

En consecuencia el Comando y el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco se encontraba conformada ~~por~~ así: Comandante de la Fuerza de Desembarco era el Comandante de la Infantería de Marina; ~~el~~ Jefe de Estado Mayor y Segundo comandante era ~~el suscripto~~ yo, Jefe de Personal todavía sin designar; ~~el~~ Jefe de Inteligencia era el Capitán Botto; el Jefe de Operaciones el Capitán Carbajal, y ~~el~~ Jefe de Logística todavía sin designar.

La orden era ~~ir informando~~ informar lo que se planeaba a la menor cantidad de personas, por razones de secreto. Todos los conocedores del tema pasaban a un listado para mejor control.

El día 23 de marzo, en oportunidad de estar analizando los aspecto que faltaban, tales como las correspondientes apreciaciones de situación e inclusive la determinación final de las Unidades de Tareas que desarrollarían las Operaciones componentes, se apersonó el Comandante de la Infantería de Marina en la media mañana y nos dijo que todo se aceleraba y que debíamos finalizar el planeamiento para estar listos en 48/72 horas. Como Jefe de Estado Mayor debí pensar en la designación de los oficiales de Personal y de Logística, los Servicios para Apoyo de Combate y los contactos con las otras Unidades de Tarea para definir sus misiones y requerimientos.

FOLIO Nº 162

El día lunes 22 de marzo ~~y~~ el Almirante Büsser lo había llamado ~~llamó~~ al Capitán de Corbeta I.M. Guillermo Andres Sanchez Sabarots, Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios. Lo impuso de la situación y comenzó a trabajar con nosotros, interiorizándose de lo planificado y cuál era la tarea para su Agrupación. A partir de ese momento el Capitán Sanchez Sabarots ~~comenzó a~~ analizó cuáles eran sus requerimientos, sus problemas y sus necesidades. De ahí surgieron algunos detalles en el ámbito de las operaciones pre-hora H y otras operaciones componentes para objetivos específicos que ya estaban decididos; analizado ésto y pensado todo el problema, se determinó qué efectivos dispondría el Capitán Sanchez Sabarots.

Para ello previamente el Comando de la Infantería de Marina había nucleado en el ámbito de la Agrupación de Comandos Anfibios al grueso del personal de esa Capacitación que estaba distribuido, ~~prestando servicios,~~ en otras Unidades de la Infantería de Marina. Impuesto del Plan, el Capitán Sanchez Sabarots comenzó su trabajo. Hizo una primera Apreciación de la Situación, comprendió el Plan inicialmente gestado y me planteó la necesidad de disponer de su Jefe de Operaciones y de su Segundo Comandante los Tenientes de Navío ~~de I.M. Sergio Gustavo~~ Robles y ~~Jorge Horacio~~ Bardi. Posiblemente el Comandante de la Infantería de Marina había alertado al Capitán Sanchez Sabarots, antes de la fecha que menciono precedentemente, sobre plazos más largos para estar en condiciones de operar. Ocurrió entonces ~~que le aclaró que el proceso se aceleraba~~ la aceleración de los planes el día 22. Hecho el análisis integral del problema, regresó a Mar del Plata a preparar su Unidad. El Capitán Sanchez Sabarots requirió, ~~genéricamente~~ algunos medios tales como: 21 botes Zodiac, visores nocturnos, pistolas ametralladoras Sterling con silenciador, elementos de sanidad y equipo individual especial para 96 hombres.

De la Apreciación de la Situación y en razón de los objetivos pu

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
1463

tuales y particulares a ~~lograr~~ controlar en el ámbito urbano, ~~pro~~ antes de la hora H, resultó la necesidad de la designación de una nueva Unidad de Tarea. Por ello, dentro del Estado Mayor se analizó y verificó cuáles eran los Jefes y Oficiales con la capacitación de "Comando Anfibio" que revistaban en Unidades, y Escuelas y que no se encontraban empeñados. Seleccioné para esa responsabilidad al Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº 1, Capitán de Corbeta de I.M. Pedro Edgardo Giachino~~, Se~~ que lo propuse al Comandante de la Infantería de Marina, quien aceptó, ~~pero no fue llamado de inmediato a recibir su orden~~. En la tarde del 25 de marzo se lo impuso de su misión. Se le agregó personal técnico de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos ya que ocuparía objetivos que eran Servicios Públicos y éstos debían continuar con su normal funcionamiento. A partir de ese momento se le subordinó el Teniente de Fragata LUGO y al Teniente de Fragata ALVAREZ; posteriormente recibió al personal de Buzos Tácticos. En realidad la tarea a realizar por esta Unidad había sido bien estudiada y contábamos con buena información, de modo que él sólo debía preparar el planeamiento detallado para cada objetivo.

El Estado Mayor necesitaba ser integrado en su totalidad; en consecuencia el día 24 de marzo fue designado el Capitán de Fragata I.M Hernán Lorenzo Payba como oficial de Personal y de Logística. En esa oportunidad este Jefe se desempeñaba como Jefe de Logística del Comando de la Infantería de Marina.

Comenzó el planeamiento logístico sobre la base de que la Fuerza de Desembarco permanecería ~~de una permanencia prevista de~~ pocas horas en Puerto Stanley, ~~para la Fuerza de Desembarco~~.- Posteriormente y a pesar de aquella previsión, se planificó para disponer de abastecimientos para siete (7) días. Es decir, pensábamo estar pocas horas, pero llevaríamos abastecimientos para siete días.

FOLIO Nº 166

El ~~N-4~~ Capitán Payba incorporó ~~a requerimiento~~ como su auxiliar al Teniente de Navío de Héctor Tarnoski y dispuso de los medios del Batallón de Apoyo Logístico de la Brigada de I.M. Nº 1 para los movimientos necesarios con los vehículos (Ca de Camiones) y para la obtención y carga de todos los abastecimientos necesarios. Inicialmente desarrolló esta actividad con el apoyo del Segundo Comandante del Batallón de Apoyo Logístico, Capitán de Corbeta de I.M. Aristóbulo Nicanor Moreira.

De igual forma en que se completó el Estado Mayor, se incorporó como Oficial de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco al Comandante del Batallón de Comunicaciones Nº 1, Capitán de Corbeta I.M. Roberto Roscoe.

Asimismo, y teniendo en cuenta los medios y personal incorporado del Batallón de Apoyo Logístico, designé como Jefe de los SPAC (Servicios para Apoyo de Combate) al Comandante de la Unidad Capitán de Fragata I.M. Victor Hugo Theaux.

Corresponde mencionar que ~~en este momento~~ a esta altura de la Planificación ~~y con la iniciación de la obtención de los abastecimientos necesarios~~, teníamos asignado~~s~~ al BDT ARA "San Antonio", en el cual embarcarían tanto las Unidades de Tarea que desembarcarían por superficie a la hora "H" ~~y~~ como los medios y personal que lo harían posteriormente en descarga general, en el muelle de Puerto Stanley.

Con respecto al otro transporte necesario se tuvo conocimiento el día jueves 25 de marzo, que sería el Rompehielos ARA"Almirante Irizar pero que por la actividad que estaba desarrollando y por sus restricciones en cuanto a calado, entraría a Puerto Belgrano en la mañana de día domingo 28 y que a partir de las 0830 horas aproximadamente, se podría proceder a la carga y embarco del personal.

En cuanto al BDT ARA "San Antonio", se encontraba en navegación

y próximo a entrar a puerto ya que su etapa de navegac[illegible]izaba el viernes 26 de marzo.

En consecuencia, de lo expuesto precedentemente, se determinó que el BDT estaría disponible para su carga a partir de la noche del viernes 26 de marzo y el Rompehielos Irizar, lo estaría a partir del domingo 28 a 0830 hs. aproximadamente.

Paralelamente a todo lo expuesto se conformaron los planes de detalle de cada Unidad de Tarea, en particular los siguientes aspectos (ver Agregado N° 3 y 4):

- U.T.40.1.1.: (A esa fecha) ~~S~~se encontraba embarcada en el BDT ARA "San Antonio" y próxima a desembarcar. Hallándose presente en la planificación el Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº 2, éste fue anticipando las previsiones y detalles para cuando debieran completar sus elementos necesarios. Tenía listo el plan de ocupación de la localidad.
  [illegible]
- U.T.40.1.2.: Conformada sobre la base de los efectivos del Batallón de Infantería de Marina Nº 2, su Comandante sería el Segundo Comandante de dicho Batallón que se encontraba presente. En consecuencia su planeamiento estaba iniciado y la preparación del ~~el~~ personal lo efectuaría una vez que desembarcara ~~el personal~~ del "San Antonio". Se agregó a esta Unidad 1 Gpo de Cñ de 75 mm S/R, los que fueron probados y preparados para su incorporación a la fracción. Dispondría de Tres (3) VAOS. Sería Vanguardia, fuerza de conexión y capturaría "Echo Oeste".
  ([illegible])
- U.T.40.1.3.: Agrupación de Comandos Anfibios; su Comandante regresó en la noche del ~~día~~ 24 y durante el ~~día~~ jueves 25 expuso su plan y las necesidades ulteriores confirmándose que embarcaría en el Destructor "Santísima Trinidad", que se conformaría una nueva Unidad de Tarea, para en-

FOLIO Nº 266

cargarse de los blancos urbanos compuestos en por Servicios Públicos. De igual forma se ~~concretó~~ confirmó que se estaban obteniendo todos los medios requeridos oportunamente; su Comandante informó sobre la situación de su personal y los elementos disponibles. Se llegó a la conclusión que era necesario mayor información de detalle del Cuartel de Moody Brook perteneciente a los Royal Marines que era el lugar donde debían atacar a la gurnición británica.

U.T.40.1.4.: Grupo de Buzos Tácticos; su Comandante, Capitán de Corbeta Alfredo Raúl Cufré, se hizo presente en la tarde del ~~día~~ 24 de marzo. Informó su situación general y recibió su misión que consistía en lo siguiente: Desembarcar a la hora H~~-3~~ menos 3 (H-3) desde un submarino en proximidades de Cabo San Felipe, capturar el Faro y a su personal; luego desplazarse hacia Yorke Bay para marcar la playa Rojo, y posteriormente verificar si en Zulu había tropas británicas. Aclarados estos aspectos se retiró con toda la información de la operación. Se le requirió de su Agrupación, personal ~~para la Unidad de Tareas 40.1.5.,~~ que por su origen, en cuanto a escalafón anterior en la Armada, fuera apto para operar o mantener en funcionamiento la Usina de Puerto Stanley, especialmente Maquinistas y Eletricistas.

U.T.40.1.5.: El Grupo Comandos Anfibios y Buzos Tácticos ~~(Capitán Giachino)~~ tenía como misión la captura de objetivos puntuales urbanos que pudieran producir una alerta temprana y los Servicios Públicos esenciales. Desembarcaría conjuntamente con la U.T.40.1.3., por superficie en botes de goma en playa Verde. Una vez en tierra se separaría ~~posteriormente, en tierra,~~ del núcleo principal para cumplir su misión específica. Su Comandante, Capitán de Corbeta I.M. Pedro Edgardo Giachino recibió su misión el día jueves 25 y se le incorporaron sucesivament

Oficiales de la Unidades y Escuelas y los correspondientes a la Agrupación de Buzos Tácticos, los que fueron puestos en situación a último momento.

U.T.40.1.6.: Batería de Obuses de 105 mm. Durante esta etapa se previó el empleo de una Batería de Apoyo Directo. Se concretó su participación y se la organizó en base a cuatro piezas. Teniendo en cuenta que esta determinación se adoptó previendo que la Batería desembarcaría a pedido o durante la descarga general en muelle, se contempló su embarco precargada en VAR y con una muy reducida dot ción de las piezas en el BDT ARA "CABO SAN ANTONIO" y e resto de la dotación fue embarcado en el Rompehielos "A mirante Irizar", ya que en aquel no había posibilidad d embarcar un hombre más.

U.T.40.1.7.: Reserva de la Fuerza de Desembarco. Acorde ~~a~~ con la disponibilidad de medios y personal del Batallón de Infantería de Marina Nº 2, se dispuso ~~se concluyó en~~ que la Reserva proviniera del Batallón de Infantería de Marina Nº 1. Para ello se organizó una Sección reforzada a cargo de un Jefe de Compañía , designándose a tal efecto, al Teniente de Navío I.M. Oscar Horacio Oulton. Esta Unidad fue embarcada en el Rompehielos Almirante Irizar.

U.T.40.1.8.: Servicios para Apoyo de Combate (SPAC). Estaba organizada sobre la base de elementos y personal de Batallón de Apoyo Logísitco de la Brigada de I.M. Nº 1. Embarcó su gru so, en el Rompehielos Almirante Irizar. Su segundo Comandante y un destacamento de los SPAC, embarcó en el ARA "Cabo San Antonio" con las Unidades que desembarcaron

por superficie en Playa Rojo. Posteriormente, en la descarga general prevista en muelle, completaría su apoyo general a la Fuerza de Desembarco.

U.T.40.1.9.: Equipo de Asuntos Civiles. Concibió, analizó y apreció todos los aspectos referidos a este ámbito, previendo una permanencia de hasta 10 día en Puerto Stanley, si bien el Almirante Büsser me había indicado que una de mis tareas sería dedicarme a resolver los problemas de relación y atención de la población si las cosas se escapaban de control. Fue designado com Jefe de Fracción de Asuntos Civiles el Capitán de Corb I.M. Martín Arrillaga. Los equipos de Trabajo ~~funcionales para cada área,~~ fueron organizados con personal Superior y Subalterno de la Armada, obtenidos de las Unidades de la Brigada, la Base de I.M. Baterías y la Fuerza de Apoyo Anfibio. Posteriormente y a último momento, cuando se incorporó el personal del Vº Cuerpo de Ejército, coordinó y aportó todo lo previsto para la operación. Se embarcó junto con los responsables del Tema Asuntos Civiles a nivel Teatro de Operaciones, en el Rompehielos Almirante Irizar.

U.T.40.1.10.: Sección de Tiradores (-) del Ejército Argentino. A esta altura del planeamiento no estaba contemplada esta Unidad de Tarea. Con posterioridad se la incluyó y se designó un (1) VAO para un total de 25 hombres. A cargo de esta fracción se desempeñó el Jefe del Regimiento de Infantería Mot.Nº 25, Teniente Coronel Mohamed A.Seineldín, quien embarcó en el BDT ARA " Cabo San Antonio" c/ efectivos de 39 hombres. Debía ~~Debería~~ capturar al Gobernador.

A todo lo expuesto precedentemente ~~- que menciono en forma resumida lo previsto para cada Unidad de Tarea~~- cabe agregar que ~~con fech~~

el 25 de marzo, regresó de su embarco el Capitán Weinstabl, ~~desembarcó el Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 2~~, quien pasó a desempeñarse como Comandante de la U.T.40 1.1. y a preparar todo lo necesario para capturar su objetivo y puerto adyacente.

Durante la tarde del ~~día~~ jueves 25 el Comandante de la Agrupació Comandos Anfibios completó su planeamiento, con la información disponible, entregó su plan y regresó a Mar del Plata con la ~~directiva~~ orden de informar cuando estuviera listo, ~~y~~ Se le ordenó que en la madrugada del sábado 27 debía desplazarse por tierra desde su asiento natural Mar del Plata, al cuartel del Batallón de Infantería de Marina N° 2 en Baterías. Para ello se le envió un ómnibus de la Flota de Mar y seis (6) camiones de la Compañía de Camiones del Batallón de Apoyo Logístico.

En esta fecha se incorporó e inició su planeamiento de detalle el Comandante de la U.T.40.1.5., Capitán de Corbeta de I.M. Pedro Edgardo Giachino. Se le agregó ese día el Teniente de Fragata I.M. Gustavo Lugo del Batallón Comando ~~y~~ el 27 el Teniente de Fragata I.M. Eduardo Alvarez de la Escuela de Oficiales de la Armada, ~~el día 27 de marzo~~. Realizó sus primeros enlaces y coordinaciones con el Capitán Sanchez Sabarots y concretó su plan, el que fue perfeccionándose ~~,~~ en navegación.

Durante la noche de este día 25, concurrieron al Cuarto de Guerra del Batallón de Infantería de Marina N° 2 el Comandante de la Infantería de Marina y el Comandante de la Brigada IX de Infantería de Ejército Argentino Genral de Brigada Américo Daher. Este último recibió una exposición general sobre el Esquema de Maniobra en Tierra pero fundamentalmente y con mucho detalle, sobre la ocupación de la localidad

Corresponde aclarar en esta oportunidad, que en los primeros momentos estaba previsto que una Fracción del Ejército desembarcaría

por helitransporte en proximidades de la casa del Gobernador para su captura y conformar una posición de bloqueo entre la localidad y el cuartel de los Royal Marines. Asimismo debía estar en condiciones, en caso necesario, de concurrir en apoyo de la U.T.40.1.3. (Comando Anfibios). Esto se modificó anulándose el helitransporte por lo aleatorio de un movimiento de helicópteros durante la noche y la necesid de una coordinación muy detallada.

Como consecuencia de esta modificación, se incorporó la fracción de Teniente Coronel Seineldín para que desembarcara por superficie y en un vehículo anfibio (VAO).

El día viernes 26 de marzo se aceleraron los preparativos. Una vez de regreso de su ejercitación y desembarcado el Batallón de Infantería de Marina Nº 2, comenzó su completamiento de medios y material para embarcar nuevamente el día 28.

Merece destacarse especialmente, la actividad tendiente a dar satisfacción a los problemas logísticos y a los preparativos y planes para la Carga y Embarco. Las coordinaciones efectuadas con Arsenales y Abastecimientos del Area Puerto Belgarano permitieron disponer de los Polvorines día y noche para poder facilitar y completar a las Unidades sus ~~dos (2) días de~~ abastecimientos ~~Clase V (Munición) y para que el remanente, igual a siete (7) días fuera cargado en el BDT "Cabo San Antonio" y el resto estuviera disponible para su carga en el Rompehielos Almirante Irizar. En cuanto a Clase I (Víveres) con la carga efectuada por los Transportes disponíamos de lo necesario y más aún. Las raciones "C", individuales entregadas al personal y las transportadas en los bagages de Unidad permitirían satisfacer ampliament las primeras necesidades, hasta dos (2) días de abastecimiento. En los otros ítems, los Transportes facilitaron nuestras necesidades, en especial Clase III (combustible).~~

Durante la noche del viernes 26 y todo el sábado 27 completaron los planes, ~~en~~ con la intención de emitir la orden en la noche del 27 cosa que fue parcialmente posible, ya que no hubo tiempo materia para lograrlo. Las últimas órdenes fueron ~~impartidas~~ emitidas el domingo 28 por la mañana.

A última horas del día 26 se apersonaron Oficiales Jefes del Ejército para coordinar su oportunidad de embarco y posterior empleo de las Unidades que representaban. Los enlaces efectuados tendían a acordar también, el momento en que los cuadros del Regimiento de Infantería Mot. 25 se enlazarían con los efectivos propios de la Fuerza de Desembarco para su relevo, en la ocupación de Puerto Stanley.

A media mañana del día 27 se apersonó el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, Comandante del V Cuerpo de Ejército, General de División Osvaldo J. García, y miembros de su Estado Mayor, como así también los Jefes que se harían cargo de los Asuntos Civiles y Gobiern Militar en las Islas Malvinas.

Se le efectuó una exposición total del Plan de Operaciones y se comenzaron los primeros trabajos conjuntos sobre el tema Asuntos Ciles. Continuaron con esta última actividad durante todo el día 27 y 28 en Baterias y finalizaron prácticamente el día anterior al desembarco, con la producción de los Bandos y comunicados, que postriormente se irradiaron en la localidad.

A partir de las 1400 Hs del día 27, arribó la totalidad del persnal y medios de los Comandos Anfibios desde Mar del Plata y se alojron en el Batallón de I.M. Nº 2.

Durante la mañana del día 28, a partir de las 0730 Hs, impartí la orden y se entregó un ejemplar a cada Unidad de Tarea.

Para esta oportunidad, ya ~~teníamos incluída~~ había llegado la U.T.40.1.10., compuesta por 25 hombres del Regimiento 25 de Ejército, que se incorpo

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION FOLIO 727

raría a nosotros y se embarcaría en el BDT "Cabo San Antonio".

El Embarco se produjo a partir de las 0900 Hs. del día 28/III/8. La intención, que se cumplió, era zarpar con el "Cabo San Antonio" al mediodía y el resto según lo previsto, ~~en razón a la conformación del convoy.~~

Durante la travesía se completaron los planes, especialmente el Plan de Desembarco, cuyas últimas modificaciones, para la Secuencia de Desembarco, se concretaron el día D-1. Esto surgió de la necesidad de otorgar prioridad de desembarco por helitransporte~~s~~ a los elementos de la Fuerza de Desembarco. Definido esto se dispuso que, una vez ocupado el Aeropuerto, desembarcaría~~n~~ en primera prioridad lo siguiente (estando todas las fracciones en condición de "a pedido").

-Reserva de la F.D.

-Asuntos Civiles de F.D.

-Destacamento de Av. Naval (Est. Aeronaval)

-Batería ~~Dotación de la Ba~~ de Artillería

Asimismo, durante la travesía se fueron recibiendo diferentes fotografías aéreas de las playas en Yorke Bay y de la localidad incluyendo ampliaciones sobre Moody Brooke.

De un estudio anterior de playa, de la información previa disponible ~~previa~~ y del estudio de una fotografía aérea, desarrollado por el Jefe de Operaciones del Transporte y un Oficial Buzo Táctico, se produjo la proposición para desembarcar en la Playa de Yorke Bay Oeste, lo que fue aceptado por el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia. Esta apreciación fue totalmente acertada y logramos una mejor salida de playa para los Vehículos Anfibios.

El ~~día~~ 1º de abril se le cambió a la U.T. 40.1.4 la ~~misión de~~ la playa a señalar, anulando la orden de capturar el Faro y controlar "Zulu". ~~la U.T.40.1.4. quienes debían además anular la toma del Faro.~~ También se cambió la misión a la unidad ~~U.T.40.1.5.~~ del Capitán Giachino, a

quien se le dió la responsabilidad exclusiva de tomar [illegible] Gobernador y su persona. La ~~U.T.40.1.1~~ unidad de Seineldín. quedó con la responsabilid de despejar y limpiar el aeropuerto.

Producido el desembarco, se desarrollaron las acciones como lo indican cada una de las Unidades de Tarea en el relato del desarrollo de sus operaciones.

Muchas de las acciones y su desarrollo se efectuaron por procedimientos no ortodoxos o, por lo menos, poco ortodoxos. En varias opo tunidades no se cumplió estrictamente la doctrina, porque no hubo ni se pergeñó otro mejor procedimiento que el empleado para conseguir cumplir con la Misión impuesta a esta Fuerza de Desembarco.

Como en esta etapa todo fue un éxito me queda como corolario que "SOLAMENTE SE PUEDE ALTERAR LA DOCTRINA CON IMAGINACION, PERO FUNDAMENTALMENTE ES POSIBLE, CUANDO SE LA CONOCE".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 174

163

3. RELATO DEL OFICIAL DE INTELIGENCIA

Capitán de Fragata de I.M. Guillermo Botto

El 11 de Diciembre de1981 me hice cargo del Departamento Inteligencia del Comando de la Infantería de Marina, reteniendo el Comando del Batallón de Comunicaciones N°1 hasta mediados de enero de 1982, fecha en que se hizo cargo el Capitán de Corbeta de I.M. Roberto Roscoe. Paralelamente, debí asumir hasta marzo el cargo de Jefe de Departamento Personal del Comando de Infantería de Marina, habiendo asimismo tomado la Jefatura del Servicio de Comunicaciones del Comando de la I.M. el 11 de Diciembre.

~~En la primer semana de enero me destaqué a Río Grando con personal del Batallón de Comunicaciones N°1 para comenzar a realizar reparaciones de líneas telefónicas permanentes. Esta tarea, que quedó a cargo de personal de mi Batallón, se prolongó hasta fines de febrero. Al regreso de esa comisión, luego de dejar hechas las coordinaciones y un Oficial a cargo de las tareas, informé telefónicamente al señor Almirante Büsser de tales actividades. En esa oportunidad,~~ E ~~el~~ día 7 de enero, fui citado a la casa del ~~señor~~ Almirante.

El Almirante Büsser ya se había hecho cargo del Comando de la Infantería de Marina y me impuso respecto a los estudios a realizar para el caso eventual de que se ordenara desembarcar en Malvinas. Me aclaró que yo era el primer integrante de la Infantería de Marina que lo sabía, y en la oportunidad el Almirante me recalcó la importancia fundamental de mantener el secreto. También me hizo saber que los únicos que estaban en tema eran el Comandante de Operaciones Navales, Almirante Lombardo, el Comandante de la Flota de Mar, Almirante Allara, el Comandante de Aviación Naval, Almirante García Boll, el Jefe de Estado Mayor del CON, Almirante Rodriguez y el Capitán de Fragata Norberto Varela, a cargo del Departamente de Inteligencia de ese Comando. El Almirante Büsser me ordenó entonces tomar contacto con el Capitán Varela y realizar los estudios preliminares de Inteligencia entregándome un bibliorato con antecedentes y otras publicaciones.

Con el Capitán Varela, y desde ese momento, trabajamos en permanente contacto. En primer lugar acopiamos información y cartografía con enorme dificultad, ya que no queríamos solicitar nada a la Jefatura de Inteligencia ni a nadie.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° [illegible]

164

Inicialmente trabajamos en el Departamento de Inteligencia del Comandando de Operaciones Navales;estudiamos la información disponible y desplegamos la escasa cartografía. Nuestra actividad se desarrollaba después de retirada y los fines de semana.

A mediados de enero volcamos todos los datos disponibles en una carta náutica y graficamos en la misma la ubicación de los establecimientos, pistas de aterrizaje, embarcaderos, fondeaderos, etc. Hicimos lo propio con un plano de Puerto Stanley en el que volcamos todos los objetivos de la ciudad y alrededores.

A esta altura recibimos la visita de los Almirantes y del propio Comandante de Operaciones Navales quien nos ordenó preparar una exposición para el día 27 de enero.

El temario de esa exposición incluía las características generales de las islas, la población, los factores fijos y las fuerzas inglesas en la zona, finalizando con una serie de conclusiones. Concurrieron a la misma , además de los cinco Almirantes de la zona, el Comandante del V°Cuerpo de Ejército , General de División García, el SEgundo Comandante, General de Brigada Ruiz y el Brigadier Mayor Plessl, Comandante de Instrucción de la Fuerza Aérea.

Además de la cartografía con los datos, desplegamos fotografías que se encontraban en los informes correspondientes a los distintos objetivos

Posteriormente a esa reunión tomamos conocimiento de la existencia de un plan elaborado en 1978 denominado "Cachiyuyo" que se había confeccionado por la Armada. Nuevos aportes fueron una carpeta de información base, que estaba en poder del Comando de la Flota de Mar y un biblioratо proveniente de la Jefatura de Inteligencia actualizado al mes de octubre de 1981.

Fui destacado al Comando del V°Cuerpo para ampliarle la información al General García y al General Ruiz y repasamos el temario, en particular los datos de población, forma de gobierno y factores fijos.

A principios de febrero se perfilaban dos grandes conceptos de operación: uno que proponíamos nosotros consistente en un desembarco en la Península de Fresinet y el otro, propuesto por la Fuerza Aérea que implicaba el arribo de efectivos del Ejército por modo aéreo, en aviones Hércules, previa conquista del aeropuerto por la misma Fuerza Aérea.

El Planeamiento continuó desarrollándose en la primer quincena de febrero en el Comando de la Infantería de Marina lugar al que llevamos la documentación y cartografía ya que el Capitán Varela salió de licencia en ese período.

Nuestras restantes actividades también seguían su curso dado que la premisa era siempre el secreto. No obstante, la aparición de noticias periodísticas nos alarmaban ante el temor de infidencia. El día 8 de febrero debíamos tomar contacto con el Vicecomodoro Gilobert en Buenos Aires . La concertación para esa entrevista fue realizada personalmente por el Almirante Lombardo quien incluso reservó las habitaciones en el Centro Naval.

Con el Capitán Varela que se encontraba en Mar del Plata, teníamos un código que consistía simplemente en un diccionario y en un mensaje que eran números (de páginas) y letras (renglones). Así pude hacerle llegar la orden de interrumpir su licencia y viajar a Buenos Aires.

El Vicecomodoro Gilobert había estado en Malvinas a cargo de LADE los años 1980 y 1981 de modo que preparé un listado con todos los interrogantes, tendiente fundamentalmente a clarificar los objetivos. También llevé a la reunión cartografía incluyendo un plano de la ciudad que quedó en poder de Gilobert junto a los interrogantes para ser clarificados por él más adelante.

En la Jefatura de Inteligencia Naval . tomé contacto con el Capitán Gaffoglio, quien era representante en Malvinas de Transportes Navales y viajaba a las islas por ese motivo al día siguiente. Con la premura del caso y ante la imposibilidad de consultar, le hice personalmente dos requerimientos: cartografía y datos de las playas de la península.

Ambos jefes conocían muy bien Puerto Stanley, sin embargo mientras Gilobert conocía más a la gente del gobierno (Gobernador, autoridades etc), Gaffoglio tenía numerosos contactos a nivel de la población.

Desde el comienzo tuve la intención de viajar a Malvinas, incluso por cuenta propia. Solicité autorización y me fue denegada por el Almirante Büsser ante el riesgo de delatar la operación.

A mediados de febrero todo el material, documentación y cartografía fue nuevamente llevado al Comando de Operaciones Navales por haber regresado el Capitán Varela. Posteriormente, ante la necesidad de disponer de un local

para

el planeamiento, se asignó el Cuarto de Guerra de la Fuerza de Apoyo Anfibio. En ese lugar se creó una Central de Inteligencia Conjunta.

Al regreso de Malvinas, el Capitán GAFFOGLIO realizó un informe actualizado (FEB 82) y también aportó cartografía, una carta inglesa del BAS (British Antartic Survey) escala 1: 50.000 integrada por 29 hojas.

Por orden del Almirante Allara se agregó a nuestro grupo el Capitán de Fragata Ochoa, que en ese momento era el Jefe de Inteligencia y Comunicaciones de la Flota de Mar, y con el Capitán Varela completamos una apreciación de inteligencia que posteriormente se convirtió en el Anexo Inteligencia de la Orden de Operaciones.

A fines de febrero se incorporaron al equipo de planificación otros Jefes de la Flota y de Infantería de Marina, el Capitán de Navío Colli, el Capitán de Fragata de I.M. Weinstabl, el Capitán de Corbeta I.M. Carballido, los que elaboraron, junto a otros jefes que se fueron incorporando, el Plan de Operaciones.

El control era estricto. La llave del Cuarto de Guerra era depositada todas las noches en la guardia del Comando de Operaciones Navales y retirada sólo por el personal que figuraba en una lista especial.

En la primera quincena de marzo el concepto general del Plan estaba virtualmente aprobado.

Todos los documentos producidos eran manuscritos de puño y letra por los participantes.

Existió diferencia en cuanto a la apreciación de cuál era la fecha más pronta para poder estar listos a realizar la operación. La Armada estaba en condiciones de realizarla en cualquier momento a partir de mediados de abril. El Batallón de Infantería de Marina N°2 podía est listo a fines de la primera quincena de abril. Ejército requería más tiempo: por su sistema de incorporación le convenía a partir del 15 de mayo. Fuerza Aérea, por meteorología, se inclinaba a ejecutarla en los meses de agosto/septiembre. Desde este punto de vista coincidía con la Armada.

El incidente de Georgias precipitó los acontecimientos y obligó a adelantar la fecha de la operación.

A mediados de marzo se constituyó la Fuerza de Desembarco sobre la base del BIM 2 y bajo el Comando del Almirante Büsser se incorporó nuevo personal para el planeamiento que, a partir de allí, conta-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 178

ba como Jefe de Estado Mayor con el Capitán de Navío I.M. Pita.

Se hacía más difícil entonces encubrir el planeamiento de la operación. Fue ordenada la planificación de una ejercitación conjunta que afectó a varios Jefes y que sirvió para distraer la atención.

Por necesidades de los participantes tuve que realizar en el local contiguo a mi despacho una ampliación escala 1:500 del plano de la ciudad, tarea que me demandó dos días y para la cual debí trabajar a oscuras con ayuda de un epidiascopio. Era algo difícil de explicar para el resto del Estado Mayor, que no estaba en el tema. Después supe que el Almirante Büsser lo había puesto al tanto de mi actividad al Jefe de Estado Mayor del Comando de I.M., Capitán Sosa. Sólo así me pude explicar porqué el señor Capitán Sosa nunca me preguntó nada ni entró nunca a mi oficina. También él hizo un buen trabajo de encubrimiento y me tuvo engañado respecto a lo que yo creía era su desconocimiento del tema.

Este plano de la ciudad fue perfeccionado y se utilizó para asigna sectores de responsabilidad a las fracciones del BIM 2 en el Cuarto d Guerra de esa Unidad, por su Segundo Comandante, Capitán de Corbeta I Santillán. El resto del Estado Mayor y los Jefes a cargo de los distintos Grupos y Unidades de Tareas se incorporaron durante la tercer semana de marzo.

A cada nuevo Grupo que se incorporaba le hacía en el recinto del Cuarto de Guerra de la Fuerza de Apoyo Anfibio una exposición sobre la inteligencia base disponible.

Confeccioné además el Plan de Comunicaciones para la Fuerza de Desembarco, tarea para la cual solicité posteriormente el concurso del Capitán de Corbeta I.M. Roscoe, quien lo completó y llegó incluso a realizar un ensayo.

El hecho de que algunos Jefes trabajaran en la preparación de un ejercicio conjunto, fue un acierto ya que en un momento dado hasta nosotros llegamos a dudar qué era lo que verdaderamente haríamos. Una anécdota refuerza esta situación. En los últimos días previos al embarco fue incorporado el Teniente de Navío de I.M. Oulton, quien al entrar por primera vez al Cuarto de Guerra y ser preguntado si sabía qué se estaba planificando una ejercitación, a título de respuesta sacó de su cartera portapliegos una carta de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Fue asignado como Ayudante de Inteligencia a pedido mío , el señor

Teniente de Navío de I.M. Tudury, quien se destacó por su entusiasmo y espíritu de cooperación.

El 26 de marzo llegó de Buenos Aires el Almirante Lombardo, portador de la orden de ejecutar la operación. Para ello la Fuerza de Desembarco realizó el embarco entre el 27 y 28 de marzo, zarpando ese día en distintos buques de la flota, aunque casi la totalidad lo hizo en el BDT A.R.A. "Cabo San Antonio".

El buque albergó más de 900 hombres a bordo y navegó escoltado por dos Destructores y dos Corbetas.

La travesía no fue desaprovechada en ningún momento. Fueron confeccionadas cartas de bombardeo, informes periódicos de inteligencia en función de los recibidos del Comando de Operaciones Navales (CON) y también fotografías aéreas ampliadas en el CIICON (Centro DE Interpretación de Imágenes del (CON).

Pese a que tempranamente se había solicitado [redacted] la fotografía aérea de la zona de Puerto Stanley, recién el día anterior a la zarpada fue recibida en el CON, con el inconveniente que no reunía el mosaico recibido (E: 1:5.000) las condiciones para el estudio de fotointerpretación. Felizmente, se lo pudimos requerir antes de zarpar y nos llegó durante la navegación. Nos resultó extremadamente útil.

La noche del 27 al 28 y la mañana de éste último día fui al CIICON con los Jefes de Unidades de Tareas que no embarcaban en el BDT (Capitán de Corbeta I.M. Sánchez Sabarots y Capitán de Corbeta I.M. Giachino). Ellos llevaron por su parte la información disponible de sus respectivos objetivos, el cuartel de los Royal Marines y los varios objetivos en la localidad.

Se realizaron además numerosas ampliaciones que fueron llevadas por el suscripto y distribuídas a bordo, como así nuevos estudios de playa hechos con los elementos de juicio disponibles.

Hubo una dificultad generalizada por la carencia de suficiente cartografía. Se debieron realizar calcos en escalas aproximadas; además, la toponimia obligaba a compatibilizar los nombres de las cartas inglesas con los de las confeccionadas por el Servicio de Hidrografía Naval y el Instituto Geográfico Militar.

Una fotografía aérea escala 1:5.000 de toda la zona de Stanley fue recibida mediante helicóptero y se confeccionó una carta de bombardeo ordenada por la Fuerza de Tarea Anfibia.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 170

Dado que los levantamientos cartográficos eran de escalas variadas fue necesario unificar criterios. A pesar de que el propio Comandante de la Fuerza de Desembarco, que se destacó en helicóptero para reunirse el 1° de abril con el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia fue portador a su regres de una grilla del Comando Superior, la misma no se adaptaba al trabajo de la Infantería de Marina por su tamaño (era de escala aproximada a 1:10.000), en consecuencia fue imperioso confeccionar grillas compatibles con aquélla en la carta inglesa (fotocopiada) escala 1:50.000 que obraba en poder de los participantes y distribuirlas entre ellos.

Durante la navegación se confirmó la información recibida en el Comando de Operaciones Navales sobre la superposición de las dotaciones de los Royal Marines en Malvinas, la recién llegada y la que debía regresar a su país, y también pudo constatarse que la sorpresa estaba perdida. La radio local el día 1°de abril anunciaba que esperaban una acción propia. El Gobernador inglés pidió a la población que "fueran cautos con el invasor" e informó que no habría clases en las escuelas.

Ese día (D-1) además, se recibió del Comando Superior la información de que el aeropuerto estaba bloqueado, y que los integrantes de un grupo destacado previamente por Fuerza Aérea en Malvinas como personal de LADE, se encontraba detenido.

Integraban la Fuerza de Desembarco el Comandante y una fracción del Regimiento de Infantería 25 del Ejército, cuyo objetivo era la captura del Gobernador. Esta Unidad de Tarea debía llegar precisamente embarcada en vehículos anfibios y encolumnada en la vanguardia; se le cambió la misión por la de capturar el aeropuerto y despejar la pista. Para ello su Jefe fue asesorado en cuanto a la característica del aeropuerto, fotografías, construcciones,etc

La misión original del Regimiento 25 (captura del Gobernador) fue encomendada al Capitán de Corbeta I.M. Giachino, quien navegaba en otro buque y no pudo en consecuencia recibir los mismos detalles sobre su nuevo objetivo que disponía el Jefe del RI 25.

Giachino tenía a su vez, otros objetivos en la ciudad tales como la usina, estación de radio, etc., que el Almirante Büsser le había anulado.

En la tarde del 1° de abril se realizó a bordo del Cabo San Antonio un ensayo de embarco en los vehículos anfibios que estaban en la bodega. Se com-

pletó la pre-carg de los mismos quedando todo alistado para el movimiento buque a costa del día siguiente.

A 0430 hs. del 2 de abril se inició el embarco y una hora después fueron lanzados del BDT una veintena de vehículos anfibios.

Ningún Infante de Marina que haya vivido esa experiencia podrá olvidar la sensación de ese desplazamiento, protagonizando la escencia de nuestra profesión.

Con un minuto de diferencia respecto a la prevista, arribamos a la playa Rojo. Cada Unidad de Tareas cumplió acabadamente con su misión. Se empeñó la vanguardia ante la resistencia que encontramos a un 4 Kilómetros de la ciudad; nuestro avance se hizo lento y por saltos.

El no encontrar minas ni obstáculos de playa me pareció una evidencia de que no esperaban nuestra llegada por mar y daban // por seguro que arribaríamos por aire habiendo construído barricadas e interceptaciones en la pista del aeropuerto.

En el trayecto a la ciudad, en el vehículo de comando se seguía la operación en todos sus detalles. En este vehículo que con sus soportes de tableros y equipos de comunicaciones se adaptaba perfectamente su misión, además del Almirante Büsser que iba en la torreta ubicada detrás del conductor, integraban la dotación como Oficial de Operaciones el Capitán de Fragata IM Carbajal, el Jefe de Comunicaciones, Capitán de Corbeta IM Roscoe y los auxiliares, operadores y un corresponsal de guerra Sr. José María Camarotti.

Cuando los primeros vehículos ya estaban ingresando a la ciudad, a pedido del Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia, Almirante Allara, el Almirante Büsser se destacó a reunirse con el Gobernador inglés. Mientras el Comandante negociaba con el Gobernador, el vehículo comando se adelantó sobrepasando a todos y se detuvo a la altura de la Iglesia Católica, dos cuadras más arriba de la misma. Descendimos con el corresponsal de guerra y recorrimos los lugares próximos. La ciudad parecía muerta. El día de sol y sin viento mostraban un lugar muy pintoresco y apacible. Ningún rastro de actividad humana, ni una cortina se descorría de las ventanas; nadie se asomaba.

El Almirante Büsser se había adelantado a parlamentar, acompañado por el Capitán Roscoe y su Ayudante, desarmados. En el ínterin y hasta la rendición de los ingleses, permanecimos en ese lugar. Nos informaron que en la casa del Gobernador había tres heridos graves y solicitamos

con urgencia que se destacara el vehículo sanitario y al Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia le pedimos que destacara por helicóptero un cirujano.

Otros grupos habían entre tanto cumplido su cometido. Los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos, previo al desembarco nuestro, debían controlar el Cuartel de los Royal Marines, señalar la playa de desembarco y detener al Gobernador. En esta última tarea cayó el Capitán Giachino "regando" como dijera en su oración el Capellán de la Fuerza de Desembarco, Capitán de Fragata Mafezzini "las islas con sangre de la Infantería de Marina".

Si bien se cumplieron las previsiones del desembarco, ninguna de las señales convenidas con los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos fue recibida. Estas señales consistían en frases cortas en inglés que indicaban la llegada a las respectivas playas, los objetivos intermedios alcanzados y la conquista de los objetivos materiales asignados. Luego supe que se debió a haberse mojado los equipos de comunicaciones.

El plan de desembarco que contemplaba hasta los mínimos detalles funcionó a la perfección. Su concepción y ejecución fueron impecables

Ya en el mes de enero el Almirante Büsser había insinuado como modo de acción general lo que, con algunas variantes, fue el plan de operaciones.

El VAO Comando, como estaba previsto, fue durante toda la operación el Puesto de Comando de la Fuerza de Desembarco.

El Ayudante de Inteligencia (Teniente de Navío I.M. Tudury) tenía duplicada la documentación y cartografía en el VAO Comando 2.

Se comenzaron a cumplir las Instrucciones Complementarias de Inteligencia elaboradas durante la travesía. De ellas se centró el esfuerzo en los prisioneros de guerra y en el material capturado.

Respecto a los prisioneros de guerra, estuvieron en un primer momento a cargo de los Comandos Anfibios siendo concentrados próximos a la casa del Gobernador. Luego pasaron a ser controlados por la Reserva de la Fuerza de Desembarco, constituída por una fracción de BIM 1 a cargo del Teniente de Navío I.M. Oulton, estando la tarea general a cargo mío y del Capitán de Corbeta I.M. Roscoe. La orden al respecto era darles "el mejor trato posible".

El manejo de estos prisioneros se hizo a través de sus Jefes, Mayor

Garath Noot saliente y su relevo, el Mayor Mike Norman.

Se advirtió una muy buena disposición en el Mayor Noot, quien con el Capitán Roscoe reunió a su gente, haciéndolo primero en el buque Forrest, luego fueron a la zona de Sapper Hill y por último realizaron una búsqueda en helicóptero por la zona norte, pero en este sector no encontraron a los efectivos ingleses que aún no se habían rendido.

El personal de los lugares citados anteriormente fue reunido con el resto, quedando 6 hombres dispersos en la zona de Wireless Ridge y uno refugiado en un establecimiento rural a 4 horas de vehículo de ese lugar.

Poco después de mediodía recibí la orden directa del Almirante Allara de transferir la responsabilidad de los prisioneros de guerra al General Daher, quien a tal efecto designó a un Mayor, Jefe de Inteligencia de su Brigada. Pero temporalmente siguieron a cargo del Teniente de Navío Oulton y su gente del BIM 1 que los custodiaba.

Me aboqué a la concentración del material capturado que, en parte se encontraba en el lugar y el resto disperso con las Unidades.

Aproximadamente a 1530 hs, siempr del 2 de abril, regresé al lugar de reunión de los prisioneros de guerra. Estos seguían a cargo del Teniente Oulton, quien todavía no los había entregado al Ejército. El avión que los llevaría, un Hércules C-130, saldría aproximadamente a 1800 hs y aunque el personal estaba reunido en su casi totalidad, faltaban las pertenencias de más del 50% de la gente.

Unos 15 Royal Marines tenían sus elementos en el Cuartel (Moody Brook). Los destaqué a cargo del Teniente de Navío Oulton para que luego fueran directamente al aeropuerto en el único camión disponible.

Al personal que ya tenía sus efectos consigo, ordené que fueran trasladados en VAOS al aeropuerto, quedando un grupo de unos 30 hombres de la dotación de R.M. saliente, que por haber sido relevados, vivían en casas de familias.

Contra reloj y sin movilidad, el Mayor Noot se ofreció para llevar la gente formada y retirar casa por casa los equipos. Le hice ver que no llegaríamos en tiempo por lo que ordené que fuera transmitido por la radio local el pedido de que los pobladores que tenían soldados ingleses alojados en sus casas, llevaran sus pertenencias al lugar de reunión de los prisioneros de guerra, en 10 minutos. Así se hi-

zo, y de inmediato, numerosos vehiculos con bandera blanca fueron portadores de los efectos.

También se presentó el problema con dos Marines que eran casados y uno de ellos con hijos. Solicité autorización al Comando de la Fuerza de Desembarco para trasladar a las familias y la misma fue concedida. Otro caso que se presentó fue el de la esposa de un soldado que había sido enviado en comisión a Buenos Aires, la que también fue autorizada a viajar.

Con todos los elementos y el personal hicimos el último viaje hasta el aeropuerto donde estaba previsto además del C-130, un F-28 para el Gobernador inglés, las demás autoridades inglesas y donde se incluyeron los familiares de los "marines".

Se confeccionó una lista completa del personal inglés que fue embarcado con sus efectos en el avión y de los que restaban capturar.

La despedida, como todo el trato con los jefes ingleses, fue correcta. Ambos Mayores me estrecharon la mano. En ningún momento hicieron el menor comentario adverso e incluso agradecieron el trato y la consideración nuestra.

Personalmente entregué la lista de personal evacuado al Comando donde se encontraban el Alte. Büsser y el General García; este último me pidió que le pasara la relación de personal que aún quedaba en Malvinas al Coronel Solís para su citación por la emisora.

El material capturado, que había sido embarcado "a granel" en los vehículos anfibios (VAO) debía ser clasificado. Se llevó a un galpón en la zona del puerto donde se procedió a ordenarlo, tarea que llevó toda la noche del 2 al 3 de abril y en la que colaboraron con el Teniente de navío TUDURY varios oficiales de Infantería de Marina.

Por la mañana del 3 de abril el material fue ordenadamente cargado en los VAOS, fundamentalmente para su posterior estudio y la relación fue entregada al Comando.

Mucho armamento fue entregado al RI 25. Personalmente el Teniente Coronel Seineldín recibió un camión lleno de munición, lanzacohetes descartables, granadas y otras armas, además de una buena cantidad de raciones.

El personal civil de la Fuerza de Defensa de las Islas (FIDF), concentrado desde la mañana del día 2 en su sede, fue desarmado y luego de ser advertido sobre el comportamiento a seguir y sacada su relación y domicilio, fueron enviados a sus casas. A cargo de este personal estuvo el Capitán de Corbeta de

I.M. Gough.

La documentación de la FIDF, con otra secuestrada y la cartografía existente en el BAS (British Antartic Survey) fue también guardada con el material. Siempre se cuidó el detalle de tener gente que hablaba el idioma inglés para cada una de estas tareas y misiones.

El 3 de abril a mediodía ya prácticamente todos nuestros efectivos habían sido reemplazados por el Ejército. Algunas fracciones propias ya habían regresado, otras lo estaban haciendo.

La función de Inteligencia por parte del Ejército estuvo inicialmente a cargo del Mayor Dawling de la Jefatura II del V° Cuerpo; al mismo le fue entregada una relación de los presuntos activistas antiargentinos con indicación de sus respectivos domicilios.

Como recomendación especial se dejó la inquietud sobre el control de población, una población que en modo alguno podía ser considerada como afecta a nuestro país.

El Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco regresó en el último vuelo que decoló aproximadamente a 2100 hs del día 3 de abril con destino a Río Grande.

Al concluir este relato, quiero dejar reflejada la satisfacción como Infante de Marina por la impecable ejecución de las operaciones del 2 de abril, que independientemente de la evaluación que se haga sobre las motivaciones de orden estratégico y político y su evolución, que corresponderá a la historia, se extiende no sólo a los que tuvimos el orgullo de participar sino a todos los integrantes del Cuerpo y de la Armada y aún a las generaciones de Infantes de Marina que nos precedieron.

Me emocionaron las palabras del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, General García, el 2 de abril y ante varios testigos entre los que me incluyo; "Esto se logró gracias a la Infantería de Marina".

Olvidar el 2 de abril es olvidar a nuestros muertos y a sus causas, que son las nuestras.

4. REALATO DEL OFICIAL DE OPERACIONES

Capitán de Fragata I.M. Luis Alberto Carbajal

Recuerdo que en la semana del 22 al 28 de marzo, mi Unidad, el Batallón de I.M. N°1, había sido alertado debido a que se encontraba a la orden en previsión de empleo según los Planes en vigor.

En los primeros días no hubo novedades, yo veía que el Comandante de la Brigada de I.M. N°1, Capitán de Navío I.M. Miguel Pita, iba y venía a distintos lugares, entre ellos, el BIM 2. No sabía porqué. Suponía que algo estaba ocurriendo.

En un momento determinado, el día miércoles 24, recibí del Comandante de la Brigada, la orden de presentarme con mi Segundo Comandante en el Cuarto de Operaciones del BIM2. Informé a mi Unidad que no sabía de qué se trataba, pero que iba a recibir una orden; que esperaran mi regreso para ver qué ocurría.

Me presenté con el Capitán Giachino en el Cuarto de Operaciones del BIM2 donde había considerables medidas de seguridad. El lugar queda en el primer piso. Me llamó la atención al entrar que estuviera presente solamente el Capitán Pita, quien abrió la puerta y la volvió a cerrar con llave. Encontré que en el lugar había muchos mapas, cartas topográficas y un plano de una localidad hecho a mano alzada, localidad que por supuesto no conocía.

Me ordenó sentar junto con el Capitán Giachino y me dijo que mirara para adelante, que mirase la localidad para ver si la reconocía. No sabía qué era, pero poco a poco me fui dando cuenta porque había cartas que tenían inscripto el nombre de Falkland. Había cartas inglesas y argentinas.

Rápidamente me dijo lo que se preveía. Se trataba de ejecutar la planificación de una operación para estar en condiciones de llevarla a cabo eventualmente, a partir de mediados del mes de mayo, pero que por diversas razones había debido ser adelantada. No me dio la fecha ni las razones para el adelanto, pero tenían que ver con otros hechos que estaban ocurriendo paralelamente.

Recuperado del momento, me informó que me convertía a partir de ese instante en Jefe de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, que disponía de un resumen de un plan esquemático elaborado desde hacía un tiem-

po y que a lo largo de un período había sido pulido por el Capitán Weinstabl, que se había desempeñado hasta entonces como oficial de operaciones a cargo del Planeamiento.

Me puso rápidamente en situación, me explicó el plan y entré en funciones.

Paralelamente lo hizo con el Capitán Giachino, a quien le dijo que, dada su experiencia como Comando Anfibio, conduciría uno de los grupos de tarea de la operación.

Reaccioné de lo que estaba pasando; me puse a pensar, junté los papeles que tenía a mano, pregunté qué grado de difusión tenía lo que se estaba haciendo y me dijeron que los únicos que sabían de ésto éramos los que estábamos allí, el Contraalmirante Büsser, el Capitán Weinstabl, el Capitán Botto, el Capitán Carballido, el Capitán Arrillaga y no recuerdo quiénes más. Pregunté si podía tener algún ayudante y me dijeron que tratara de trabajar solo, que cuanto menor fuese la cantidad de gente que se enterase de lo que se trataba, era mejor.

Leí el plan que se me había dado, me puse en claro con la situación general y con la situación del enemigo en la zona y comencé a pensar en el plan y a escribir un borrador del mismo. Por supuesto que ya disponía del Plan General, tenía que desarrollarlo, o sea, realizar la segunda y tercera etapa del planeamiento. Es decir: coordinar las acciones, los apoyos, redactar el Plan de Operaciones, etc.

Regresé a mi Batallón junto con el Capitán Giachino para tratar de transmitir a mi Unidad algo, excepto lo que no podía hacer. La situación era delicada en razón de que la Unidad estaba en situación de alistamiento. Nos iríamos el Comandante y el Segundo, habría desprendimiento de algunos efectivos y no podría decirle nada al Capitán Bulfon que era mi Jefe de Operaciones y quedaría a cargo de la Unidad. Le expresé que había recibido una directiva pero que no les podía adelantar nada. El Capitán Bulfon estuvo muy discreto y no me preguntó nada.

No recuerdo si fue en ese momento que le ordené al Teniente de Navío I.M. Oscar Oulton, Jefe de la Compañía Alfa del Batallón, que mantuviera el grado de alistamiento que tenía ordenado, que era de 12 horas de aviso para estar en condiciones de ser trasladado a cualquier lado y que iba a recibir órdenes posteriormente. Esto viene a colación porque el Teniente Oulton había sido designado Jefe de la Reserva de la Fuerza de Desembarco.

A partir de ese momento comenzó el planeamiento de detalle; se suce-

dieron hechos y situaciones; entraba el Almirante Büsser, salía, traía papelitos, entraba raudamente al Cuarto Operativo, transmitía un pensamiento, al rato volvía otra vez; en horas totalmente insólitas, a medianoche por ejemplo. Cabe acotar que a partir del momento en que recibí la orden, creo que no fui a dormir ni una noche a mi Unidad. Trabajamos las 24 horas , nos servíamos café nosotros mismos, recibíamos las llamadas, dibujábamos, escribíamos; todo se hacía al más alto nivel.

En un momento determinado me autorizaron a poner en claro sobre lo que planeábamos al que sería Jefe de la Reserva, Teniente de Navío Oulton, a quien llamé al Cuarto Operativo del BIM2. Lo puse en situación rápidamente (creo que le costó darse cuenta respecto a qué estaba pasando) lo instalé cerca mío y lo puse a planificar rápidamente las actividades de la Reserva.

El 25 ó 26 vino el Almirante Büsser, habló con el Capitán Pita y le ordenó que preparara una fracción para una operación ajena a nuestro operativo; fracción que me ordenó proveer a mí, pues saldría de mi Unidad.

El Capitán Pita me ordenó alistar un poco menos que una sección de tiradores con un oficial a cargo, y que ese oficial se presentara de inmediato a pedir órdenes al Comandante de la Corbeta Guerrico.

Me trasladé a mi Unidad; en el camino pensé un poco en la orden que había recibido, no sabía qué iban a hacer, desconocía totalmente el hecho, la situación y las órdenes que íbamos a recibir. No quería conocerlas tampoco, porque no me correspondía.

Llamé al Jefe de la Compañía Bravo que era el Teniente de Navío Guillermo Luna. Pese a los escasos efectivos que me ordenaron alistar (30 ó 40 hombres), puse a un Teniente de Navío y un Teniente de Corbeta porque no sabía qué actividad iban a desarrollar y le di la siguiente orden: "Aliste efectivos del orden de una Sección (-), tome un vehículo y se presenta al Comandante de la Corbeta Guerrico de parte mía. A partir de ese momento pasa a recibir órdenes del Capitán Alfonso. No me dé parte de nada, excepto si hay algún problema". A partir de ese momento no sé lo que ocurrió realmente. Después supe que este personal capturó Grytviken, en las Georgias, el 3 de abril.

Continuó el planeamiento. En un momento determinado fue incorporada una mayor cantidad de Jefes al Estado Mayor, como por ejemplo el N-4, Capitán de Fragata Payba.

No sé si fue al día siguiente de haber entrado yo o al próximo, en que pedí autorización para tener un ayudante y se me autorizó designar

a un Ayudante de Operaciones y a un Auxiliar. Incorporé al Teniente de Navío Barrionuevo y al Suboficial Segundo Barreyro, ambos de mi Unidad y con quienes nos pusimos a desarrollar el Plan de Operaciones. Borrador va, borrador viene, comenzamos a escribir y luego a pasar a máquina con un mínimo de copias controladas para que no hubiese problemas.

En el ínterin, había que hacer una ampliación de la carta topográfica de Puerto Stanley a una escala adecuada para usar por los Jefes de Subunidad. Tanto el Teniente Barrionuevo como el Suboficial Barreyro se pasaron toda una noche haciendo la ampliación en la Base I.M Batería sin que nadie se enterase de qué se trataba.

Poco a poco salió el Plan de Operaciones y si no me equivoco, fue repartido el día del embarco a la mañana. Eera un ejemplar relativamente sencillo. Lo escribí con mis propias manos y es probable que tenga bastantes errores formales. Uno tiene conocimientos que va asimilando a lo largo de la carrera y acumulando en algún lugar de la cabeza y que cuando llega el momento de tener que aplicarlos, si bien no lo hace escolásticamente, van surgiendo las ideas que dan forma a las cosas.

Deseo destacar la discreción con que se efectuó todo; no sólo diría discreción, sino seriedad. Seriedad que me llamó la atención por cuanto no era la misma que yo había vivido en otras épocas o en años anteriores, en los cuales lo que se planificaba ya era conocido anteriormente por todos los que no tenían nada que ver con el problema.

Yo creo que en esta oportunidad, nadie supo nunca lo que se estaba haciendo en ese Cuarto Operativo del BIM 2. Inclusive creo que hubo gente que se sintió molesta por el secreto con que se actuó.

Llegó el momento del embarco. Estimo que tiene características propias este embarco que hicimos, tanto en el BDT Cabo San Antonio como en el Rompehielos Almirante Irizar.

Digo características propias porque se hizo un plan de embarco en menos de 24 horas; creo que se hizo con mucho conocimiento y mucha eficiencia y en base a los medios que realmente se disponían. Los buques eran dos, tenían determinada capacidad, había que llevar más cosas que las que permitía la capacidad de estos buques y se hizo.

Como hecho anecdótico, está la de algunos efectivos cuyos Jefes andaban de buque en buque conversando con sus Comandantes para ver dónde los dejaban embarcar con un poco más de efectivos o material, ya que la capacidad de los buques estaba colmada. Una de esas fracciones era la reserva del Batallón 2, que finalmente pudo embarcar en el San Antonio, gracias a la colaboración del Comandante del Grupo de Transpor-

tes. Es interesante ver que cuando hay voluntad, se pueden hacer muchas cosas. No creo que se haya afectado la seguridad del buque, lo que ocurría era que había que prever una navegación de casi 5 días y la cantidad de personal embarcado superaba el dato de planeamiento en un elevado porcentaje.

Finalizado el embarco luego de muchas idas y venidas, zarpamos el 28 al mediodía. El Almirante Irizar lo haría en horas de la tarde entre las 18 y 20 hs., por problemas de altura de marea.

Zarpamos y recién entonces nos dimos cuenta que comenzaba la operación Malvinas, la que más adelante se llamó Rosario. Hasta ese momento, soy conciente que, como todo argentino, nadie creía que la operación se iba a realizar. Había muchas dudas. Aclaro también que la información de que íbamos a Malvinas no la disponía todo el mundo; en Infantería de Marina la conocían nada más que los integrantes del Comando de la Fuerza de Desembarco y los Comandantes de las Unidades de Tareas. Yo diría que desde la jerarquía de Teniente de Navío, o sea, Jefe de Compañía hacia abajo, se desconocía totalmente el objetivo perseguido.

La travesía fue dura. El tiempo no ayudó para nada. Al contrario, toda la navegación nos acompañó el mal tiempo, a tal punto que llegamos a pensar que el San Antonio iba a dejar de estar en la superficie. Comentarios posteriores de gente que había sobrevolado el buque en helicóptero, nos hicieron saber que no entendían cómo aún estábamos a flote.

Una noche se soltó la trinca de un vehículo anfibio a rueda que viajaba en cubierta superior; la noche era muy cerrada y estábamos navegando en total sigilosa, es decir, con todas las luces exteriores apagadas. La capacidad del personal de a bordo permitió que el vehículo fuese nuevamente trincado y evitó que cayera al agua.

Una de las conclusiones que he sacado de esta operación es el profesionalismo de la Armada, tanto del oficial como del suboficial y en particular de los pilotos por ejemplo al hacer transbordos mediante helicópteros con mar gruesa, etc. En todo sentido, he comprobado que la Armada es un equipo de combate que vale la pena y que está siempre alistado.

A lo largo del embarco se siguió el planeamiento de detalle y se hizo tomar conocimiento de los planes a los Jefes de las subunidades y fracciones. Hubo cambio de planes; la inteligencia mostró que la sorpresa que pensábamos lograr, ya no sería tal. Por ello el día D menos uno, los Comandantes de la Fuerza de Tarea Anfibia y de la Fuerza de Desembarco en conjunto, decidieron : cambiar la hora H, anular la operación

de los Buzos Tácticos sobre los objetivos "Alfa" y "Zulu", cambiar el objetivo de Giachino que tenía que ir a un lugar para asignarle otro objetivo y cambiar el objetivo de la fracción del Ejército dirigiéndola al aeropuerto y otras modificaciones menores al Plan.

Fue necesario todo eso porque se había perdido la sorpresa; se preveía un reforzamiento y defensa de las playas, que se iba a encontrar enemigo en Zulu y que iba a haber enemigo en el aeropuerto, pero nunca se pensó que habría tantos efectivos en la casa del Gobernador; para nosotros fue una verdadera sorpresa. Más tarde, y después de la operación, comentábamos que la única explicación posible para el hecho de que esa casa hubiese sido elegida como el lugar donde concentrar la masa de sus fuerzas radicaba en su mentalidad de ingleses: estaban defendiendo el signo representativo de la monarquía en las islas.

Una de las características raras que tuvo este planeamiento fue que el plan de desembarco se confeccionó después del plan de embarco,a la inversa de lo que es normal. Esto estuvo motivado porque los medios disponibles eran escasos en rel ci a las necesidades y a último momento hubo que cambiar el plan de operaciones. Eso dificultó principalmente el movimiento de las olas a pedido y de las unidades fuera de horario, pero no perturbó ninguna tarea de trascendencia.

Los desembarcos pre-hora H, serían en botes neumáticos y no registraron inconvenientes, ejecutándose desde el Destructor Santísima Trinidad.

El núcleo de la Fuerza de Desembarco desembarcaría en vehículos anfibios en una sola ola a horario desde el San Antonio.

El otro buque que debía desembarcar el resto de la Fuerza de Desembarco y otros elementos era el Almirante Irízar, el que debido a razones de seguridad , y a la necesidad de opera en otros lugares, no podía aproximarse mucho a la zona de desembarco. Esto impedía utilizar las comunes lanchas de desembarco EDPV (Embarcación de desembarco para personal y vehículos), y obligaría al empleo exclusivo de helicópteros. Tampoco era posible efectuar transferencias desde este buque a otro. El contar a bordo del Irízar sólo con dos helicópteros (uno de los cuales se averió en la travesía) impidió planificar un movimiento buque a costa en detalle.

Se llegó a la solución de supeditar algunas necesidades de las operaciones en tierra, a la necesidad también de otros medios no tan operativos pero que tenían su urgencia. Por ejemplo, antes de bajar la reserva de la Fuerza de Desembarco era necesario bajar al personal que ope-

rase el aeropuerto a efectos de posibilitar el más temprano descenso de los aviones de la Fuerza Aérea.

También había exigencias que obligaban a desembarcar pronto a las autoridades que llevarían a cabo los actos posesorios y la ceremonia de izamiento del pabellón. Todos estos acontecimientos dificultaron la concreción de un plan de desembarco detallado.

La Artillería de Campaña tuvo un manejo particular; yo creo que es inédito el método de desembarco. Los obuses hicieron la travesía precargados en camiones anfibios y llegaron a tierra acompañados solamente por los Jefes de Pieza y apuntadores; también lo hizo el VAR recuperador para descargar los obuses y ponerlos en tierra mediante su guinche. El resto de las dotaciones desembarcó en helicóptero desde otro buque. Creo que esta forma de desembarco es aplicable a esta operación nada más; dificulto que pueda ser repetida.

Pero salió todo bien; se hizo todo de acuerdo a las previsiones. Se cumplió el horario que se tenía; yo diría que el primer vehículo anfibio que debía tocar la playa a la hora H, la pisó un minuto antes de esa hora, lo que indica que la coordinación estuvo muy bien ejecutada; los Buzos Tácticos que tenían que marcar la playa, estaban en sus puestos en el momento en que nosotros pasamos al lado de ellos.

Pasemos ahora a las operaciones en tierra. Previo a la hora H, se llevaron a cabo todas las operaciones sin novedad, excepto el empeñamiento de la Unidad de Tareas del Capitán Giachino, que encontró una resistencia mucho mayor que la prevista. Mientras estábamos en el San Antonio nosotros sabíamos que el desembarco de los Comandos Anfibios había sido exitoso, lo que no sabíamos era el grado de resistencia que encontraban. Posteriormente, cuando alcanzamos el objetivo en la localidad y el Comandante de la Fuerza de Desembarco se adelantó a parlamentar, comenzamos a tener noción de lo que estaba pasando con la Unidad de Giachino.

Sobre las operaciones en tierra, hablaré sólo de las que me tocó participar a mí o de las que puedo reconstruir por otra información.

A la hora H tocó la playa la cabeza de la columna de vehículos anfibios que trasladaba el núcleo de la Fuerza de Desembarco e inició la marcha en dirección al aeropuerto. La vanguardia que estaba a cargo del Capitán Santillán comenzó su movimiento; en ese momento el Teniente Coronel Seineldin, que iba agregado a la Unidad de Tarea de Santillán

y que tenía como objetivo el aeropuerto, se destacó mientras la unidad de Santillán continuó hacia Zulu, el que debía ser asegurado y sobrepasado a toda costa.

Se ordenó al Comando de BIM2 reforzar al Teniente Coronel Seineldin con efectivos del orden de una Compañía, para llevar a cabo la captura del aeropuerto, lo que se consiguió sin problemas, mientras el BIM 2 volvía a montar en los VAO para seguir a la unidad de tarea de Santillán

Mientras ocurría ésto, y la columna seguía hacia la localidad de Stanley, se efectuó el desembarco helitransportado de la reserva de la Fuerza de Desembarco sobre el aeropuerto.

Las previsiones iniciales de desembarco de la reserva establecían que ésta lo haría prioritariamente sobre la localidad y, a pedido. Posteriormente por razones de disponibilidad de helicópteros y de las necesidades del desarrollo de la operación, se la desembarcó en el aeropuerto antes de la conquista de la localidad. Maniobra que fue hecha para reforzar los efectivos en ese lugar, y apresurar y facilitar las tareas de limpieza y rastrillaje de la zona del aeropuerto en dirección al Cabo San Felipe. Buscábamos así permitir cuanto antes el aterrizaje con seguridad y sin peligro del primer avión de la Fuerza Aérea. Desde el Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia se nos enviaban mensajes apremiándonos para que se informara lo antes posible que estábamos en condiciones de habilitar la pista, dado que los aviones se encontraban ya en vuelo, pero no lo hicimos hasta habernos asegurado de que no había enemigo en las proximidades ni explosivos ocultos. Esto se cumplimentó finalmente a H más 1 hora y media, es decir, a las 8 de la mañana.

En ese tiempo la Fuerza de Desembarco alcanzó la playa, capturó el aeropuerto, sacó de la pista los casi 30 obstáculos que la interceptaban, rastrilló todo el terreno hasta el faro para asegurarse que no había soldados ingleses que pudieran atacar a los aviones en aproximación y además, verificó que no existieran voladuras preparadas que pudieran hacerse explotar al aterrizar las máquinas. Cuando los aviones C-130 tocaron tierra trayendo al Regimiento 25, teníamos la seguridad de que nada indeseable podía pasar.

Continuamos hacia el interior; la columna sobrepasó Zulu y cuando la cabeza alcanzó las afueras de la localidad, recibió fuego del enemigo. La fracción del Capitán Santillán desembarcó y repelió con cañón de 75 mm sin retroceso y otras armas; el enemigo se replegó.

Cabe acotar que no sólo se replegaron sino que dejaron abandonado

el armamento en el lugar; desoonozco la razón pero así lo hicieron sin que la presión propia hubiera sido tan importante. Continuó el avance sobre la localidad con muy poca resistencia. Hubo otra pero fue superada muy rápidamente.

A partir de ese momento salió una comunicación por el circuito de comunicaciones en la que el Comandante de la la Fuerza de Tarea Anfibia Contraalmirante Allara, habló con el Contraalmirante Büsser y le expresó que el gobernador de las islas quería parlamentar, hecho que había comunicado a través del Vicecomodoro Gilbert, quien fuera hasta principios de año Jefe de las oficinas de LADE en las islas. El Almirante Allara expresó que de aceptar debería adelantarse acompañado por un sol hombre hasta frente a la Iglesia Católica, ubicada en el centro de la localidad. El Almirante Büsser dijo que iría y se destacó con los Capitanes de Corbeta Roscoe y Monnereau. Sé que improvisaron una bandera de parlamento con una bolsa blanca de residuos, y allí se fueron sin que supiéramos qué iba a pasar. Yo, mientras tanto, ordené a las Unidades de Tareas que se mantuvieran en los lugares alcanzados hasta que el Almirante Büsser regresara de parlamentar.

Entre tanto, yo estaba recibiendo información de los Comandos Anfibios de que la resistencia en la casa del Gobernador era fuerte, que tenían heridos y que solicitaban el vehículo de sanidad. Desgraciadamente el vehículo se había empantanado en la turba y fue necesario auxiliarlo con un VAO para sacarlo.

Mientras tanto se estaba llevando a cabo la conferencia con el gobernador. El Batallón había detenido su avance, situación que yo no pude lograr totalmente, ya que en algunos lugares, se continuó el avance, particularmente en el muelle y debido a la demora en transmitir las órdenes a los hombres más adelantados.

Entendía que la localidad había caído casi en un 100%, faltaba la casa del Gobernador nada más. Poco después el Gobernador se rindió en el momento de parlamentar.

Cuando finalizó la conferencia,me adelanté con el vehículo, porque había quedado muy atrasado. Los Royal Marines ya estaban entregados como prisioneros de guerra a cargo del personal de Comandos Anfibios. Se ordenó a la reserva a cargo del Teniente Oulton, que había quedado en el aeropuerto, que se adelantase hasta la localidad para hacerse cargo de los prisioneros de guerra. Al Capitán Santillán que continuase el cumplimiento de su misión para ocupar el Cuartel de los Royal Marines

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 195

y la península al Norte de la Bahía de Stanley, asegurando el Apostadero Naval y la boca de entrada a dicha bahía.

Tomé contacto con el Capitán de Corbeta Roscoe, quien actuaba como intérprete con los prisioneros de guerra; me dijo que unos pocos Marines habían escapado y que posiblemente se dirigían hacia el Norte de la Bahía, lugar al que iba Santillán. Que él creía que podía lograr hacerlos entregar si los localizaba acompañado por el Mayor a cargo de los Marines.

Ordené a Santillán detener su avance y le expliqué la situación, expresándole que lo que se buscaba era evitar un enfrentamiento, ya que el Jefe de los Marines, había ordenado entregarse pero no tenía comunicación con ellos.

Solicité al Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia la asignación de un helicóptero artillado para hacer un reconocimiento armado sobre la zona de la península. Hubo una demora considerable, pero finalmente se efectuó dicho reconocimiento a cargo del Capitán Roscoe y el Mayor de los Royal Marines, sin que surgieran novedades. Al parecer esos soldados se habían replegado por otro lugar.

Eran las cuatro de la tarde aproximadamente y ordené al Capitán Santillán que continuase la marcha. En media hora más o menos ocupó la punta de la península, donde encontró lanzacohetes, un bote de goma y otros elementos que demostraban que el lugar había estado ocupado y defendido.

Esta demora en la ocupación de la boca de la bahía, motivó que el BDT no pudiese entrar a puerto el día D, ya que la marea favorable er a las tres de la tarde, pero hubiera sido un riesgo muy grande autorizar la entrada sin tener totalmente asegurada la boca, ya que en este lugar el ancho es de solo 400 metros y con lanzacohetes se podría hab causado una seria avería al BDT. Por ese motivo el San Antonio debió entrar a muelle el día siguiente.

Antes de las 0830 hs ocupamos la ciudad. Luego de ello, y a lo largo del día, las Unidades de Tareas comenzaron a realizar operaciones de seguridad, buscaron alojamiento para pasar la noche y algunas efectuaron la transferencia de responsabilidad a las unidades del Ejércit que arribaban en C-130 o desembarcaban del Almirante Irízar por medi de helicópteros.

Lo previsto era transferir la responsabilidad del control lo ante posible. La idea inicial fue lograrlo el día D, pero a la tarde se o

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 198

denó hacerlo entre el día D y el día D más uno. Esto se debió principalmente a que, al demorarse la entrada del BDT, el Ejército no pudo desembarcar los medios que tenía en ese buque.

Finalizada totalmente la transferencia de la responsabilidad al Ejército alrededor del mediodía del 3 de abril, terminó el repliegue de los medios por modo aéreo; principalmente en aviones navales y aprovechando el regreso de los C-130 al continente. En un día se logró replegar al continente a toda la Fuerza de Desembarco que debía hacerlo en avión. Algunos lo hicieron a su apostadero normal, pero otros debieron pernoctar en Gallegos o Grande. En particular, a mí me tocó salir en el último vuelo con el Comando de la Fuerza de Desembarco

En un momento determinado y mientras se estaba llevando a cabo el reembarco en el San Antonio, el día D más uno a la tarde, se ordenó suspender la maniobra de embarco, tanto en buque como en avión.

Yo fui destacado urgentemente al aeropuerto a detener el vuelo que estaba por salir. En el momento de llegar, un avión Electra estaba con los motores en marcha listo para iniciar el rodaje; sólo lo demoraba el hecho de que el Comandante de la Escuadrilla se encontraba en tierra efectuando una coordinación. Logré detenerlo, le expliqué la situación e inicié el regreso a la localidad acompañado por el Capitán de Fragata Dazzi, Comandante de la Escuadra de Transportes. Nos dirijimos al puesto de comando donde tomé contacto con el Capitán Pita y me enteré que el problema había sido originado en un mensaje naval del Comandante de Operaciones Navales disponiendo que permanecieran en la isla algunos efectivos de I.M.

Finalmente y debido a que ya casi no quedaban efectivos de I.M. se dispuso que sólo permaneciese el Capitán de Corbeta Maurizio como asesor del Comando del Quinto Cuerpo en aspectos relativos a la IM, y una secció

Poco después se ordenó continuar el reembarco de los vehículos anfibios y otros medios en el BDT y junto con el Comando de la Fuerza de Desembarco me dirigí al aeropuerto para tomar el Electra que se encontraba demorado. Logramos hacerlo y luego de una prolongada demora involuntaria, motivada por problemas técnicos, abandonamos la isla y aterrizamos en Río Grande donde fuimos recibidos por el Comandante del BIM 5 y alojados en el casino.

En las Islas Malvinas quedaban algunos medios de IM. Por un lado, el Capitán Maurizio agregado al Comando del Teatro de Operciones Sur. La Agrupación de Infantería de Marina Malvinas, con efectivos del orden

de una Sección de Tiradores reforzada a cargo de un Teniente de Corbeta procedente del BIM2. Los Servicios de Apoyo de Combate de la Fuerza de Desembarco regresarían a bordo del San Antonio, zarpando al día siguiente.

La Agrupación de I.M. Malvinas habís sido creada el día D más uno mediante acta firmada por el Almirante Büsser. Ese documento, supongo que puede ser histórico ya que la Agrupación creada puede ser el embrió de una futura unidad de I.M. con asiento en las Islas.

Esta Agrupación se subordinó al Jefe del Apostadero Naval Malvinas, Capitán de Fragata Gaffoglio.

Cuando llegamos a Baterías, el día 4, el Capitán Pita ordenó una reunión en la que participamos todos los que habíamos estado en el planeamiento de la operación. Comenzamos a aunar ideas para el futuro empleo de la IM, contemplando todas las alternativas que se podían presentar según evolucionaran las cosas. De resultas de la reunión, formulamos un documento de asesoramiento que se entregó al Almirante Büsse para que éste participara en una reunión con el Almirante Lombardo, Comandante de Operaciones Navales y que, próximamente, asumiría el Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 198

5. RELATO DEL OFICIAL DE PERSONAL Y LOGISTICA (N-1 y N-4) DE LA FUERZA DE DESEMBARCO, Capitán de Fragata IM Hernán L. Payba.

El 23 de marzo, a media mañana, fui citado por el Señor Almirante Büsser al Batallón de I.M. Nº2. Al entrar a la Sala de Situación de esa Unidad, contemplé una particular dinámica, esa dinámica que caracteriza a todo planeamiento operativo. Recién entonces tomé conciencia que me esperaban nuevas funciones.

El Almirante Büsser y el Capitán Pita me recibieron y explicaron lo que estaba pasando, me indicaron las funciones que cumplían tantos rostros conocidos y me asignaron mi nuevo puesto de combate. Era el de Jefe de Personal y Logística de la Fuerza de Desembarco que según los planes tentativos que se preparaban intentaría después de 150 años, incorporar nuevamente las Islas Malvinas al patrimonio nacional. A pesar de la trascendencia del hecho no hubo tiempo para emociones, sólo quedaba tiempo para trabajar por el éxito de la misión. Al mediodía del mismo 23 quedó definitivamente conformado el Estado Mayor de la Fuerza y de inmediato el Capitán Pita, Jefe de Estado Mayor, y los Oficiales de Inteligencia y Operaciones nos brindaron toda la información reunida y el estado de desarrollo de los planes de maniobra en tierra y de desembarco. El Comandante nos impartió también su concepto sobre el apoyo logístico, abarcando los aspectos imprescindibles para comenzar el planeamiento.

El problema a resolver estaba comprendido y tenía menos de 3 días para hacerlo. La magnitud de los efectivos y el escaso tiempo disponible para adoptar las previsiones necesarias que aseguraran la carga de combate, el embarco del personal y el sostén de las tropas en tierra, se presentaban como factores limitantes. A primera vista parecían difíciles de salvar. Si bien la fuerza permanecería sólo 24 horas en tierra, había que prever cualcuier contingencia adversa ya fuera debido a la meteorología o a la acción del adversario, para lo cual el Comandante fijó un nivel de seguridad en los abastecimientos de 7 días, lo que representaba un considerable volúmen y tonelaje a trasladar al objetivo e incrementaba los tiempos de preparación y estiba para afrontar sin pérdidas los 4 ó 5 días de navegación, en un mar por lo general bravío y poco afable con los Infantes de Marina y sus bagajes.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 199

El secreto impuesto a la operación se presentaba como otro factor limitante; recién el 24 de marzo fui autorizado a designar mis ayudantes y se incorporaron el Capitán de Corbeta Maurizio en Personal y los Tenientes de Navío Tarnosky en Logística y Citta para el embarco. En las caras de estos Oficiales, al recibir la orden, se reflejaba una sincera emoción por la tarea a realizar. La misma emoción que había sentido yo un día antes, pero tampoco para ellos había tiempo para emociones. Sólo quedaba tiempo para el trabajo.

Antes de continuar con el relato de los hechos, es preciso destacar que el fantasma del tiempo, que nos preocupaba a los logísticos se fue disipando rápidamente al comprobar el grado de preparación para la guerra que habían alcanzado las unidades participantes en la operación. Las previsiones contenidas en los planes de alistamiento, su conocimiento en todos los niveles, el adiestramiento logístico alcanzado, que sin ser ideal debido a la época del año, permitían aventurar que en pocas horas el personal y su carga de combate estaría en condiciones de embarcar listos para operar. El cumplimiento de los planes de mantenimiento garantizaban el pleno funcionamiento de los vehículos anfibios, de los sitemas de armas y comunicaciones. Sólo restaba volcar el esfuerzo en la preparación de la carga, su embarco y en no olvidar nada que pudiera hacer falta a tanta distancia del continente.

En la mañana del 26 de marzo, luego de conocer en detalle el plan de maniobra en tierra, el plan de desembarco, calcular las necesidades, comprobar las existencias en Depósitos y Arsenales, quedó concretado el Anexo Logística al Plan de Operaciones y fue aprobado por el Comandante. También en esa oportunidad se aprobaron las previsiones generales para el embarco del personal y la carga en los tres buques asignados: el B.D.T. A.R.A. "Cabo San Antonio", el Rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar" y Destructor A.R.A. "Santísima Trinidad", quedando pendiente solo aspectos de detalles para el último día.

Al comenzar la tarde de este mismo día se impartió verbalmente la directiva logística a los Comandos de Unidades y Grupos de Tareas de la Fuerza y recién en ese momento quedó conformada la fracción de los servicios para Apoyo de Combate asumiento como Jefe el Capitán de Fragata Theaux y como segundo el Capitán de Corbeta Moreyra.

El semblante de estos Jefes a medida que escuchaban la orden, ante el cúmulo de actividades a desarrollar y el poco tiempo asignado para las mismas, iba cambiando de color, alcanzado el tono más subido al conocer que el embarco de la carga se iniciaba a las 0 hs. del 27 y debería finalizar 24 horas más tarde. No obstante, aclaradas las dudas y luego de reunirse con los elementos asignados, iniciaron una intensa y ardua labor para alistar la carga, los abastecimientos, elementos de transporte, sanidad y de mantenimiento. Debían prepararlos para el embarco en los mismos Depósitos y Arsenales y moverlos en horas de oscuridad para no despertar inquietudes en los barrios militares y civiles de la zona. Se presentaba a esta organización logística la perspectiva de casi 40 horas de continuo trabajo, prácticamente sin tiempos para alimentarse ni descansar.

Los S.P.A.C. (Servicios Para Apoyo de Combate) trabajaron en los polvorines, intendencias y pañoles de la Base Naval Puerto Belgrano y de la Base Naval de I.M. Baterías, impermeabilizaron (1) los vehículos anfibios, camiones, camionetas, ambulancias, cocinas de campaña, piezas de artillería, etc. se prepararon las raciones, el material de sanidad, equipos de reposición y hasta elementos de bienestar.

La orden era llevar todo lo necesario, no utilizar ni comprar nada en las Islas para no afectar el aprovisionamiento normal de sus habitantes. Paralelamente a lo anterior el Oficial de Embarco organizó su oficina, alistó los elementos, coordinó con los oficiales de carga de combate de los buques y preparó los lugares de embarco, para estar en condiciones de recibir los distintos elementos a partir de las cero horas del día 27 de marzo.

A medida que pasaban las horas, todo el personal, desde oficiales a conscriptos parecían tener más energía, su esfuerzo se duplicó, era reconfortante comprobar la responsabilidad profesional y el espíritu de todos. En la noche se trabajó como si fuera de día, y de día más que a la noche.

El buque movía sus plumas, los estibadores subían y bajaban por la planchada, solo se escuchaba el ruido de los guinches y el caminar de

(1) Impermeabilización: describe las tareas tendientes a impedir se produzcan averías o inconvenientes en los vehículos debido a la acción del agua, sea durante la travesía o el desembarco. Implica preparar los motores para que no les entre agua aunque estén sumergidos y que ella no impida su funcionamiento.

los hombres. El planeamiento se cumplió en orden y con rapidez. Los responsables del embarco, el Teniente Citta y el Guardiamarina Ciagli se duplicaban en sus tareas; plan y diagramas de carga en mano controlaban el movimiento, coordinaban con los oficiales del buque y de las unidades, y luchaban contra el tiempo. En una recorrida efectuada me senté a conversar con estos dos oficiales. Llevaban muchas horas sin dormir, pero no estaban cansados, sólo preocupados para lograr la mayor eficiencia. No tenían novedades, y el más joven me comentó: "Señor, el adiestramiento que hicimos el año pasado permite hacer todo esto en tan poco tiempo. Con adiestramiento, lo más complejo se hace simple".

Este Guardiamarina con un año de oficial, aprendió a valorar el adiestramiento, que a veces agota, pero que tiene y que debe ser el norte del soldado profesional. En estos momentos de supervisión y que también servían de descanso para alentarnos en la ejecución de las tareas, surgían comentarios y anécdotas que sin asentarse en los diarios de guerra enriquecen el quehacer profesional y motivan para cumplir con las tareas.

Me comentaba el Teniente Citta que finalizado el embarco de los vehículos anfibios de acuerdo a las previsiones efectuadas, llegó un Jefe que quería cambiar la ubicación de un vehículo de su fracción por que había comprobado que funcionaba mejor. El cambio requería mover otros 5 vehículos en la cubierta de tanque del "San Antonio".

Me dijo: "Discutí 5 minutos, pero me di cuenta que moverlos me exigía menos tiempo que convencer al citado Jefe", "primero fue un mal trago, tenía rabia, luego me quedó para el recuerdo". Este era el espíritu que existía. Todo tendía al mejor cumplimiento de la misión.

A la noche del 27 se emitió el diagrama de embarco en detalle para el embarco del personal. que comenzaría a las 0800 hs. del domingo 28.

Durante esa noche fui autorizado a incorporar a los Suboficiales Auxiliares y con ellos pasamos a máquina el Anexo Logístico y el Plan de Embarco (Agregado 6). Hasta ese momento todo era manuscrito por los Jefes y Oficiales. El Suboficial Rios y el Cabo Teve no alcanzaron a darse cuenta qué pasaba cuando ya estaban sumergidos en su tarea.

El 28 a las 0800 de la mañana nos reunimos en el Batallón de I.M. N°2 con el Comandante de la Fuerza de Desembarco, quien firmó el ejemplar patrón del plan formulado para la operación. Posteriormente lo acompañé en su presentación al Comando de Operaciones Navales. En el

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 202

interín las tropas comenzaron su embarco, ya que a mediodía debían zarpar los buques.

A las 11.50 embarcamos en el "San Antonio" con el Almirante Büsser. El Oficial de embarco nos informó "sin novedad". La Fuerza de Desembarco estaba lista para iniciar el movimiento hacia el objetivo, lo que sucedió exactamente a la hora prevista.

El Ayudante de Personal fue designado Jefe de la Dotación de Embarco con la función de asegurar la vida a bordo y conducir las guardias, dejando en libertad al Estado Mayor y a los Jefes de Unidades de Tarea para verificar los planes formulados y ajustarlos de acuerdo a las nuevas informaciones que se recibieran. Los servicios tuvieron recién entonces la primera oportunidad para hacer un alto en sus tareas y reponer fuerzas.

El "San Antonio" navegaba con su capacidad colmada. A último momento embarcaron 3 periodistas y un capellán, lo que modificó la asignación de comodidades. Dos Capitanes de Fragata tuvieron que recurrir a sus bolsas cama para dormir. No había reproches ni quejas. Se mantenía el espíritu alto y una sola ambición: la victoria.

En la tarde se comprobaron y verificaron los roles de abandono, combate y siniestro, y finalizados los mismos tuvimos misa en el comedor de tropa. Creo que la noche de este domingo fue la más esperada, casi sin cenar fuimos todos a nuestras cuchetas después de más de 50 horas sin poder descansar. Los rostros de todos los integrantes de las organizaciones logísticas mostraban tranquilidad y satisfacción por la tarea realizada en esta primer parte de la operación.

El 29 de marzo ya todo se hacía con más calma. Se verificó la carga y el trincado de los vehículos y se perfeccionaron los registros. El Estado Mayor montó el Cuarto de Guerra, desplegó cartas y gráficos, comenzando de inmediato el ajuste de los planes.

El Segundo Comandante del Buque y el Jefe de la Dotación de Embarco recurrieron al máximo de su habilidad y hasta ingenio para gobernar la rutina. El elevado número de efectivos embarcados obligaba a un estricto control. Como siempre el agua pasó a constituir un serio problema. Se suspendió el baño diario reservándolo para el día previo al desembarco. Pero todo fue coordinado y nada quedó sin solución.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 203

Al atardecer del segundo día a bordo se hizo presente el invitado que nadie deseaba, "el mal tiempo", el que se empecinó en acompañarnos hasta el último día.

Ocupaba un camarote con el Capitán Weinstabl, al lado alojaban el Capitán Carbajal y el Teniente Coronel Seineldin. Los cuatro nos conocíamos desde mucho tiempo atrás y esta convivencia nos permitió revivir el tiempo pasado, desde nuestra época de cadetes. Con Seineldín yo había compartido 30 días de campaña en 1957. Luego nos visitamos en muchas oportunidades como oficiales y debimos actuar juntos con motivo del triste y lamentable "Cordobazo".

Este camarote sirvió también de comedor para los cuatro, un comedor atractivo ya que se convirtió en lugar para relajar tensiones y calmar los nervios. Muchas veces nos veíamos interrumpidos por los Conscriptos-mensajeros, que con su joven presencia y ocurrencias propias de la edad, compartían nuestras charlas y contribuían a la distensión general. En una de estas oportunidades fueron bautizados mis dos mensajeros y los del Capitán Weinstabl como "Parapeto" y "Espaldón", que en la jerga militar quiere decir la protección del frente y la de atrás respectivamente de una fortificación de campaña, nombre que les quedó como grabado y que hasta los mismos conscriptos adoptaron con toda naturalidad. Así el conscripto Canavesse pasó a llamarse "Parapeto" y Bonadeo se llamó "Espaldón", nombres que no abandonaron hasta su baja, y aún hoy, cuando nos hablamos o me escriben, siguen con estos nombres de guerra, que para ellos y nosotros, son historia.

Las horas del día se aprovecharon para evaluar los planes, analizarlos a la luz de nuevos informes que llegaban y efectuar

al Comandante de la Fuerza el asesoramiento que estimábamos conveniente.

La tropa preparaba sus armas y equipo, se revisaban los vehículos, todo se alistaba y cuidaba para obtener el mejor y más eficiente resultado.

En las horas de trabajo nos olvidábamos de nuestro invitado de honor, el mal tiempo, pero sí lo teníamos presente en los horarios de rancho y de descanso. Al menor descuido la vajilla se hacía mil pedazos contra el suelo. La mesa golpeaba de una a otra mampara. En la cucheta había que atarse o bien agarrarse fuerte. No se podía dormir. Todo esto, hoy nos parece exagerado. Pero quienes estuvimos a bordo de ese gran buque marinero que es el "San Antonio", no lo podremos ol

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 204

vidar.

Me siento orgulloso al recordar a la dotación del "San Antonio", cuyo valor y vocación de servicio se pusieron tantas veces de manifiesto, en especial en una noche de tempestad, donde la fuerza del mar rompió las trincas de un vehículo anfibio a rueda que transportaba una pieza de artillería; el vehículo quedó suelto apoyado contra la borda del buque. Se navegaba sin luces y no se podía, por seguridad, ni prender un cigarrillo. Las olas barrían la cubierta con todo su furor. No obstante ellos, Oficiales y Suboficiales de a bordo, con riesgo de sus vidas, después de luchar una hora contra el viento, el agua y la oscuridad, lograron evitar que el vehículo y el obús se perdieran en el mar.

La dinámica de la situación obligaba a cambiar los planes, pero todo había sido previsto para que de suceder esto no aparecieran problemas insolubles y nada interrumpiera nuestro destino final. Sólo esperábamos la orden del Comandante para iniciar el apresto definitivo.

Todo llega. Al comenzar la tarde del 1°de abril se leyó por los difusores del buque un mensaje del Comandante de Operaciones Navales y a continuación el Almirante Büsser nos arengó. En los sollados y cubiertas todo era silencio, sólo se escuchaba el latir de un millón de corazones. El ¡Viva la Patria! del Comandante fue contestado en cada rincón del buque con un estridente ¡Viva! pleno de emoción y orgullo. Nadie pensaba en los peligros que podía correr.

Se completó la carga, se repartió la munición. Todo era orden; todo se hacía con responsabilidad.

Llegó también el baño. Nos cambiamos la ropa y fuimos a misa. La cena fue corta. Había que descansar ya que a las tres de la mañana comenzaría la actividad del que para nosotros sería el día más feliz como argentinos, como marinos y como Infantes de Marina.

La emoción que se vivía echó al mal tiempo y esa noche dormimos, creo que casi todos, mejor que nunca y nos levantamos con una energía y predisposición particular.

Los Jefes fuimos a verificar el movimiento de la tropa. Todo se hacía en silencio, de acuerdo a lo planificado y ensayado.

Resultaba emocionante ver el responsable accionar de Oficiales, Suboficiales y Conscriptos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 265

A las 5 de la mañana nos encontramos en el pasillo de los camarotes los cuatro Jéfes que vivíamos próximos. Nos abrazamos con Seineldín y Carbajal y nos deseamos buena suerte. Con Weintabl nos dirigimos al puente del buque para mirar más de cerca ese archipiélago patrio, esa tierra que hoy vería flamear nuevamente la Bandera de Belgrano. Al llegar nos estrechamos en un abrazo con el Comandante del Buque, Capitán Acuña, compañero de promoción.

Al ver el contorno y las luces de Puerto Argentino, me embargó una sensación que no se puede explicar, la que sólo se vió interrumpida por el ruido de combate y el relampagueo del fuego iniciado desde tierra. Eran los Comandos Anfibios que entraban en combate. Con Weinstabl nos miramos, pensamos en la suerte de nuestros camaradas y rogamos a Dios por la seguridad y el éxito de su misión. Con ese panorama regresamos y nos dirigimos a ocupar nuestro puesto para el desembarco.

Llegamos a la cubierta de tanques, todo estaba listo para iniciar el movimiento hacia la playa. Nos abrazamos; "el próximo abrazo nos lo damos en Puerto Stanley y buena suerte", pronunciamos casi juntos y fuimos a nuestros respectivos vehículos.

Le informé al Capitán Pita que el segundo escalón del Puesto de Comando estaba listo y sin novedades.

Trepé al vehículo, todo estaba en orden. El Teniente Tarnoski había distribuído numerosas banderas argentinas y el Cabo Teve llevaba aún más para hacerlas flamear altivas en el suelo reintegrado a la Nación.

A mi lado quedaron ubicados dos periodistas de La Nueva Provincia de Bahía Blanca, los señores Fernández y Zurlo. Para ellos que no conocían nada del adiestramiento anfibio, todo era escuchar, mirar y cumplir ordenes en silencio, con una expresión entre asombro y satisfacción. Decían que tenían miedo, pero siempre buscaron la primera línea.

Los vehículos se cerraron, sólo el ruido de las orugas sobre el piso de la bodega denunciaba el movimiento. Esperábamos caer al agua de un momento a otro y cuando ello ocurrió un ¡Viva la Patria! se escuchó en el interior del vehículo.

No recuerdo cuánto duró la navegación hasta la playa de desembarco, pero ni bien tocamos la costa, abrimos las escotillas para observar el suelo patrio. Las Unidades se movían hacia el interior de la isla de acuerdo al plan de maniobra en tierra, sin encontrar resistencia enemiga.

Los Comandos Anfibios habían conquistado el cuartel de las fuerzas colonialistas y habían cercado en combate la residencia del Gobernador.

Llegado nuestro vehículo al Aeropuerto, se procedió a encarar la limpieza de la pista que había sido interceptada con un número elevado de camiones, tractores y otras maquinarias.

Mientras se cumplía esta tarea, se escucharon intensos ruidos de combate a la entrada de la ciudad y también en la casa del Gobernador.

Esto hizo acelerar la tarea y continuar la marcha hacia el interios, quedando el Aeropuerto a cargo de una Sección del Regimiento de Infantería 25; también en estas circunstancias arribó el primer viaje de helicóptero, que desde el Rompehielos "Almirante Irizar" comenzaba a desembarcar la dotación de artillería, la reserva y la Unidad de Asuntos Civiles.

Allí en el Aeropuerto vimos flamear por primera vez la bandera argentina, luego de retirar la inglesa, la que fue cuidadosamente guardada por el Capitán Pita. Cualquier antena, torre y edificio también sirvió de asta para que flamearan los colores de la Patria.

El día se asoció a este festejo. El sol asomaba iluminando este histórico momento con toda intensidad e irradiaba su calor, como una paterna bendición de Dios.

Las resistencias enemigas a la entrada de la ciudad fueron rechazadas, y las tropas se internaron hacia el interior para tomar contacto con los Comandos Anfibios que cercaban la casa del Gobernador.

Atrás de la primera línea avanzaba el Puesto de Socorro Móvil de la Fuerza; un camión anfibio alistado para prestar auxilio de emergencia, que llevaba dos médicos, varios enfermeros y camilleros y el equipo necesario para el cumplimiento de sus tareas. Ocupada la ciudad se instalarían en el Hospital para la mejor atención de los pacientes. Este vehículo fue la primera víctima de la turba, ya que se enterró y a pesar de la potencia de sus motores, tuvo que acudir

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 207

en su ayuda el vehículo anfibio recuperador. El personal de sanidad y los elementos esenciales fueron transferidos a dos Land Rover capturados en el Aeropuerto y enviados al frente de inmediato. En esos momentos se recibía la información de que en los combates en la residencia del Gobernador se habían producido 3 bajas graves.

Puerto Argentino había sido ocupado y se parlamentaba la rendición; la bandera argentina flameaba en toda la ciudad.

El Puesto de Socorro Móvil había logrado llegar hasta los heridos y evacuarlos al Hospital. El estado de los tres era crítico. El Capitán Giachino murió; el Teniente García Quiroga fue evacuado en helicóptero para su atención en el buque preparado como hospital y el Cabo Urbina fue intervenido quirúrgicamente por los Tenientes de Navío Médicos Gatica y Molina, ayudados por el personal del Hospital de la ciudad.

Mientras esto sucedía ya todo había concluído. La misión estaba cumplida. Nos quedaba el inmenso dolor de un muerto y dos heridos graves. En la ciudad se preparaba la ceremonia para formalizar la reconquista del archipiélago.

Al sacar el cuerpo de Giachino del Hospital, para trasladarlo al avión que lo llevaría a Puerto Belgrano, se escucharon los sones del clarín que marcaba oficialmente la recuperación de este territorio. Era el homenaje de la Patria, de sus camaradas y señalaba el nacimiento de un héroe en la historia de la Nacion. Dos Suboficiales de su Unidad, con la cara enmascarado y los ojos llenos de lágrimas lo acompañaron hasta el avión.

La operación del Cabo Urbina fue exitosa e inmediatamente de finalizada se lo trasladó al continente para su mejor atención, acompañado por el Teniente Médico Gatica, que llevaba su hoja clínica.

La ciudad se mostraba tranquila, en paz, toda teñida de azul y blanco.

Las tropas cumplían el plan trazado; no se habían registrado problemas.

A mediodía los efectivos comieron la ración de combate dispuesta y sus Jefes esperaban el arribo de las tropas del Ejército para iniciar la transferencia de responsabilidades. También los servicios distribuyeron raciones a los prisioneros británicos que se encontraban reunidos en los jardines de la residencia del Gobernador.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 208

Nuevamente la organización logística retomó el ritmo inicial de trabajo. Había que organizar la retirada de la isla de los prisioneros, para su repatriación con sus familias, bienes y todo lo que ellos desearan llevar. Había que organizar el repliegue de nuestros efectivos y prever alojamientos transitorios por si no se completaba en el día el traspaso de responsabilidades al Ejército. El repliegue demandaba el máximo aprovechamiento de los aviones de la Fuerza Aérea y de Aviación Naval a través de estrechas coordinaciones y el posible alojamiento nocturno imponía efectuar los reconocimientos necesarios para ubicar lugares de descanso que no afectaran ni molestaran a los habitantes de la ciudad.

El Capitán Maurizio en la organización del transporte y el Teniente Tarnosky en la distribución de la tropa, se multiplicaron en todo momento y con la colaboración de los Jefes de fracción fueron previendo en detalle y con el mayor orden todas las actividades.

A media tarde se inició el traslado de los prisioneros al aeropuerto, con todo su equipo y pertenencias. Muy pocos tenían allí sus familias, las que ya habían preparado sus equipajes. Me tocó trasladar a dos matrimonios con cuatro hijos en un Land Rover conducido por el Teniente Tarnosky; el recorrido hasta el aeropuerto fue cordial, ya borrada la preocupación de las esposas y sin tocar el tema de lo sucedido. Llevé en mi regazo a un simpático niño y nos despedimos con un apretón de manos.

El dos de abril, como todo día de gloria, fue largo y de trabajo. El cansancio no se hacía sentir pero estaba latente. Lentamente caía la noche de un día diáfano, de sol, de un día vestido de fiesta.

Nada mejor para terminar este día que una buena cena. Creo que este era el pensamiento de todos, desde el Conscripto al Almirante y ello no se hizo rogar. A las 2000 hs. aparecieron el Capitán Moreyra, el Teniente Alcaraz y el Suboficial Carella con el vehículo anfibio a rueda del grupo rancho, quienes desde el "San Antonio" que estaba fondeado en el antepuerto, navegando en la oscuridad, atravesando los turbales llegaron a todas las posiciones de la Fuerza de Desembarco distribuyendo una abundante comida caliente, pan, chocolate, cigarrillos, un cuarto de vino y la preciada ginebra para la fría noche que comenzaba a envolver a las Malvinas Argentinas.

También se llegaron hasta las tropas del Ejército que se encontraban con nosotros.

Con el Capitán Weintabl y mis ayudantes recorrimos después de rancho los alojamientos de nuestros efectivos. Los conscriptos sentían satisfacción, aprecio tal vez. En su conjunto, recién comenzaban a tomar conciencia del momento histórico que les tocó vivir.

Casi a medianoche retornamos a nuestro lugar de sueño y nos quedamos comentando con varios oficiales todo lo sucedido; cada uno tenía sus propias experiencias. No hubo tiempo para escucharlos a todos, ya que al día siguiente había que completar el repliegue desde muy temprano.

El 3 de abril no fue como el día anterior; amaneció nublado y muy húmedo. El plan de repliegue formulado empezó a funcionar a las 0800 horas, mientras el "San Antonio" se aprestaba a tomar muelle a mediodía.

Aproveché los momentos libres para conocer Puerto Argentino, reconocer las zonas aledañas a la ciudad y llevarme el mayor conocimiento posible de este pedazo de suelo argentino.

Las responsabilidades fueron transferidas al Ejército en forma definitiva y la Fuerza de Desembarco retornaba a sus cuarteles, con todos sus medios. Prácticamente no hubo pérdidas. Los grupos de mantenimiento trabajaron mucho y bien en las pocas situaciones en que fueron requeridos.

Al caer la tarde ya estaba todo finalizado e incluso se había equipado el Destacamento de I.M. Malvinas que quedaba en Puerto Argentino a cargo del Teniente Gazzolo.

A las nueve de la noche sólo quedaba el Comando de la Fuerza, el que embarcó en un avión Electra de la Aviación Naval y partió minutos después hacia Río Grande.

Así pasaron estas 48 horas de mi vida, plasmadas de entusiasmo, orgullo y argentinidad. De entusiasmo y orgullo por ver actuar a los Infantes de Marina. Los conocía por casi 30 años de profesión, pero éste fue el exámen más riguroso. Tenían que reconquistar las islas sin causar daño y ofreciendo sus vidas. La Armada y su Infantería de Marina cumplieron.

Mi emoción de argentino, al ver flamear los colores patrios, fue la misma emoción que unió a toda la Nación, desde la Quiaca a Ushuaia, de de los Andes al Atlántico.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 210

OPERACION ROSARIO

6. (Teniente de Navío I.M. Esteban Alfredo CITTA)

Se comenzó la planificación del embarco con el material y personal asignados inicialmente, sin que tuviéramos conocimiento del plan de operaciones .

El personal del BDT ARA San Antonio puso a disposición su máxima colaboración lográndose una amplia integración para la tarea a realizar. Inicialmente se trabajó en la planificación de la carga de vehículos mientras en forma paralela se calculaba los niveles (cantidades y tipos) de abastecimientos de las distintas clases a embarcar en cada alojamiento o bodega.

No se pudo planificar la carga del rompehielos "Almirante Irizar" por cuanto no contábamos con los datos detallados de dicho buque, aunque sabíamos que sobraba capacidad de bodega para lo que llevábamos, resolviéndose estibar la carga en el punto de embarco y luego de la llegada a puerto y previa coordinación, comenzar la misma.

Se comenzó la carga de acuerdo a lo previsto, tratando de ubicar los elementos en forma que fuera posible su desembarco a medida que se los requiriera, aún cuando no conocíamos los detalles del plan de operaciones.

Se cumplió con los horarios previstos, excepto con la carga del Ejército Argentino que tuvo una pequeña demora para llegar al punto de embarco, lo que no causó mayores inconvenientes.

Se embarcó al personal, el cual por diversas razones superó en número los datos iniciales de la planificación y la capacidad de alojamiento a bordo. Idéntica situación se produjo en lo referido a la estiba de carga general. Este exceso de carga y personal, que es normal que ocurra en todas las operaciones reales, hizo que los buques parecieran de goma por su capacidad para recibir y alojar más elementos de lo que indican los manuales de planeamiento.

El día domingo 28 de marzo a 0830 hs. arribó a puerto el rompehielos "Almirante Irizar" y mientras se finalizaba la carga del San Antonio, se coordinó la iniciación de la estiba a bordo del rompehielos.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 211

Surgieron diferencias entre la carga planificada y la carga real a embarcar (todos tenían algo más que lo previsto inicialmente), situación que fue necesario aclarar a nivel de la Fuerza de Desembarco.

Se ordenó la zarpada del BDT por lo que no fue posible efectuar la aclaración en detalle, quedando a cargo del embarco en el rompehielos el Jefe de los Servicios para Apoyo de Combate de la Fuerza de Desembarco.

Durante el primer día de navegación se buscaron los especios necesarios para completar la estiba de la carga y alojar a todo el personal, distribuyéndose al personal en lugares ajenos a los de la dotación de embarco, tales como pañoles, pasillos, etc.

En la travesía se trabajó en el completamiento del plan logístico ya con un acabado conocimiento del plan de desembarco.

El día "D" se controló el Movimiento Buque a Costa y la descarga, aunque sin llegar a constituirnos en buque de control principal ya que la tarea no era ni demasiado amplia ni compleja.

Una vez que el "San Antonio" entró a Puerto Stanley, y ya en tierra se trabajó en la búsqueda de alojamiento para el personal, distribución de víveres y luego las previsiones para el transporte de regreso hacia el continente, aunque esta vez la tarea era más simple ya que la casi totalidad del personal regresó por vía aérea.

201

68.1

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 212

7.8. RELATO DEL JEFE DE COMUNICACIONES DE LA FUERZA DE DESEMBARCO, CAPITAN DE CORBETA IM ROBERTO ROSCOE.

1.- En la lluviosa tarde del 24 de marzo, nos encontrábamos con mi familia en nuestro domicilio de la Base Naval de Infantería de Marina - Baterías, observando como nos descargaban de un camión nuestros enseres domésticos, con los que por fin volvíamos a reunirnos luego de una mudanza.

Aproximadamente a las 1530 hs. sonó el teléfono y el Señor Capitán Botto, me preguntó: "¿Cuánto demorará en llegar hasta el Comando?".Dado que mi domicilio se halla a escasos 100 mts. del Comando de la Infantería de Marina (COIM), y como todavía estaba de uniforme, no dudé en contestarle que en dos minutos iba a estar allí.

Por lo tanto, me puse un impermeable e ingenuamente le dije a mi esposa:"Querida, me llaman del COIM, cruzo y enseguida vuelvo".

Por supuesto ni pensaba que esa noche volvería recién a eso de las tres de la mañana, que lo mismo sucedería en los días siguientes, y que recién "volvería" en serio el 3 de abril.

Al llegar al Comando, el Capitán Botto me interiorizó brevemente de la situación, me informó de mi designación como Jefe de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco y juntos nos trasladamos al Cuarto de Guerra, sito en el Batallón de IM Nº2. Si bien ya me habían informado el objetivo de la operación, todavía recuerdo la impresión que me causó al entrar en el Cuarto de Guerra la presencia de las cartas de las islas, y en particular una ampliación a escala 1: 500 de Puerto Argetnino, que ocupaba casi toda una pared.

Pese a que no se contaba con el detalle del Día "D" o de la fecha de embarco, se me hizo presente la necesidad de mantener el secreto y de la urgencia que tenía finalizar el planeamiento.

Como dato ilustrativo de esta urgencia, se puede relatar lo siguiente: el Comandante de los Buzos Tácticos, que desembarcarían desde un Submarino y nos tenían que informar las últimas novedades antes de la Hora H, estaba en el Cuarto de Guerra y debía partir para su asiento natural para embarcar esa noche, así que lo único posible, que fue darle un indicativo, unas frecuencias de trabajo, un procedimiento abreviado de autenti-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 213

cación y decirle que le haríamos escuchar a partir de la noche anterior al día del desembarco. Asimismo, quedamos en que cualquier novedad la daría en inglés, como tenue medida adicional de seguridad.

Hecho esto, me aboqué al planeamiento de las comunicaciones que, gracias a que la Fuerza de Desembarco no era grande, no se hizo muy difícil.

Propuse, y me fue aceptado, que por las características de la operación se debían disminuir al máximo los circuitos y que el Plan de Comunicaciones debía ser lo más simple posible; asimismo, que no se hiciera una distinción tan terminante entre los distintos tipos de circuitos, sino que se utilizara aquél con mejor rendimiento para cursar cualquier clase de comunicación. La experiencia nos demostró lo acertados que estuvimos, pues este sistema, aunque poco escolástico, nos dió mucha flexibilidad y siempre tuvimos enlace por algún circuito con los Grupos de Tareas.

Una vez que hube tomado conocimiento de la organización de la Fuerza de Desembarco y de la maniobra a realizar, el planeamiento podía progresar, pero antes hubo que solucionar otro problema, puesto que estaba seguro que todos los comunicantes querrían ir.

Yo me desempeñaba entonces como Comandante del Batallón de Comunicaciones N°1 de I.M., y por lo tanto mi Segundo Comandante quedaba descartado, pues él debía hacerse cargo del Batallón.

Por lo tanto, me decidí por el Oficial que le seguía en antiguedad y que al mismo tiempo era Jefe de la Compañía de Comunicaciones, el Teniente de Navío de I.M. Carlos LLorens; lo llamé y le ordené, sin decirle para qué, preparar una serie de personal y equipos de radio. Todavía recuerdo su cara de sorpresa y las mil preguntas que había en sus ojos, pero que, como corresponde, no formuló.

Como ya he dicho, mi problema era bastante sencillo, dada la pequeña magnitud de la Fuerza de Desembarco y la corta distancia en la cual preveíamos se iban a desarrollar las operaciones, así que prácticamente en 24 horas el Plan de Comunicaciones estuvo listo.

214

203

3

Sin embargo, hubo un problema que no pudo ser solucionado, y este fue el enlace con los aviones de la Fuerza Aérea, pues existía una incompatibilidad total entre sus equipos y los nuestros. Finalmente, y para el eventual caso de tener que establecer una ligazón, se debió optar por el engorroso procedimiento de la retransmisión a través de un buque.

Los enlaces con los buques no fueron problema, gracias a los constantes ejercicios que hacíamos con la Flota desde hace años, lo mismo que con la Aviación Naval.

Así es como en la tarde del 27 de marzo pudimos explicar el Plan de Comunicaciones y ensayarlo parcialmente, y ya todo estuvo listo.

Lo único que quedó inconcluso fue el Código, pues continuamente se agregaban o quitaban elementos, pero ya estaba finalizado para el día del embarco, el 28. Causaba gracia ver que todas las comunicaciones pre-hora H estuvieran codificadas en inglés, con propósitos de hacer engaño al enemigo.

En el momento del embarco comienzan los problemas, pues el personal de comunicaciones debió, por razones de alojamiento, ser repartido en dos buques, pensando que luego lo recuperaríamos, cosa que no sucedería hasta después de finalizada la operación.

Por otra parte uno de los Cabos que debía ir conmigo fue destacado a otro buque a llevar un equipo de radio que nos habían pedido a último momento, y regresó justo a tiempo para ver que el "San Antonio" ya había soltado amarras y despedir con la mano a nosotros y a todo su equipo, que habían quedado a bordo. Embarcó en el Almirante Irizar, pero tuvo que vivir con elementos que le "prestaron" hasta su regreso a Puerto Belgrano.

Una vez a bordo tomamos posesión del local ocupado por la radio correspondiente a la Fuerza de Desembarco, pese a las enconadas luchas que se libraron para ver quien se apropiaba de tan codiciado lugar, y comenzó la preparación en detalle de los operadores y el acondicionamiento de los equipos de radio, aunque con la prohibición rigurosa de emitir.

Cuando nos informaron que no iba a haber trasbordos pre-hora H, y por lo tanto no contaríamos con el personal del otro buque,

se solicitó y obtuvo el refuerzo de tres operadores del Batallón de Vehículos Anfibios, los que se incorporaron a nuestro pequeño grupo.

Durante la travesía, nuestro mayor enemigo fue el mareo, y por su culpa se debieron aplazar varios ensayos en los Vehículos anfibios Comando, pues era tal el movimiento que el personal no toleraba el descender a la cubierta de carga e introducirse en ellos. Gracias a Dios los pudimos hacer el 30 de marzo y el 1° de abril.

Ese día, a las 2300 horas comenzamos a cubrir en escucha los circuitos de radio por los cuales los Comandos Anfibios y los Buzos Tácticos darían sus novedades. Recién a las 0240 horas del 2 de abril se recibió un mensaje del "Santísima Trinidad" indicando que los Comandos Anfibios habían sido desembarcados sin novedad. Buenas noticias...

A las 0540 horas embarcamos en nuestros vehículos anfibios, sumamente preocupados, pues se habían divisado indicios de combate pero las radios seguían silenciosas.

A las 0620 hs., cuando se lanzaron al agua los vehículos anfibios, comenzó en nuestros auriculares las pruebas de ligazón, la transmisión de informes y órdenes y, en fin, todo el tráfico de radio que tantas veces habíamos escuchado en ejercicios, pero que ahora sabíamos que era de verdad.

Yo iba en el VAO Comando con el Almirante y parte del Estado Mayor, y pese al nerviosismo del momento, recuerdo que sonreí cuando el Almirante nos avisó por intercomunicador que nuestro vehículo había llegado marcha atrás casi hasta la playa, por inconvenientes mecánicos, y pensé:"qué verguenza, nuestra primera operación anfibia y llegar marcha atrás".

Asimismo, era interesante ver el rostro del corresponsal embarcado en nuestro VAO, pues era la primera experiencia de este tipo que tenía, y no podía desahogarse, como nosotros, con nuestro trabajo. Decir que, con razón, estaba preocupado, sería lo adecuado.

A las 0635 hs.,por fin, surgió en la radio la voz del operador de los Comandos Anfibios, indicando que habían logrado su ob

jetivo sin bajas, y que se dirigían al pueblo.

El que seguía en silencio era el Grupo de Tareas del Capitán Giachino, que no contestaba a nuestros insistentes llamados. ¡Cómo íbamos a sospechar que la radio estaba caída a dos metros del hombre que la podía operar, y que cada intento para recuperarla atraía de inmediato el fuego de los Royal Marines que estaban en la casa del Gobernador!

Duranto todo el translado hasta el pueblo las comunicaciones se desarrollaron sin inconvenientes, excepto para el otro VAO Comando, que sufrió la rotura de una manguera del sistema de refrigeración del motor, se quedó sin agua y debió detenerse en el aeropuerto y ser reparada de inmediato.

A las 0820 hs. se recibió en el VAO Comando la información, dada por el Almirante Allara, Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias, de que el Gobernador deseaba parlamentar con el Comandante de la Fuerza de Desembarco, por lo que el Almirante Büsser se dirigió a la casa del Gobernador.

Casi simultáneamente, apareció en la radio la voz del Grupo del Capitán Giachino, informando que tenían heridos y que algunos de sus miembros habían sido tomados prisioneros en ese lugar (habían podido recuperar su aparato).

Una vez formalizada la rendición y ya normalizadas y disminuídas notablemente las comunicaciones, comenzó para el Teniente Llorens, quien estaba transitoriamente a cargo de las mismas, otra difícil tarea: lograr enlace con Buenos Aires, desde nuestros equipos de campaña vehiculares, para que el corresponsal, pudiera pasar la noticia de nuestro triunfo.

Por suerte las condiciones eran buenas, y ante la sopresa del periodista, al primer llamado contestó Buenos Aires y le logró el enlace telefónico con el diario La Razón logrando así la primicia de la información.

Durante el resto de ese día, y la mañana del siguiente, desde el VAO Comando se continuó deligenciando tráfico propio y del Ejército Argentino a través de los buques, hasta que, aproximadamente a las 1300 hs. se apagaron definitivamente los equipos, para el regreso al continente de la Fuerza de Desembarco.

2.- Cuando, durante la navegación hacia las Islas Malvinas, me llamó el Señor Almirante Büsser y me comunicó que, en caso de tener que concurrir a parlamentar, quería que lo acompañara para desempeñarme como intérprete si era necesario, fluyeron en mí sentimientos difíciles de explicar.

Soy y siento como argentino, pero parte de mis antecesores proceden del Reino Unido; hablo inglés desde pequeño (concurrí a un colegio donde se enseña ese idioma) y tengo amigos de esa nacionalidad, pero, cuando me incorporé al planeamiento para la reconquista de las Islas, lo hice con el íntimo convencimiento de que por fin íbamos a reparar una aberración histórica.

Así es como, cuando cerca de las 0830 hs. del 2 de abril llegó al VAO Comando la información del Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias de que el Gobernador Rex Hunt quería parlamentar y pedía que el Almirante fuera hasta frente a la Iglesia Católica, nos dirigimos hacia ese lugar.

Ibamos el Almirante, elCapitán Monnereau (su ayudante), quien portaba una bandera blanca que había confeccionado con una antena de un equipo de radio y una bolsa de plástico blanco, y yo, todos desarmados.

No llevábamos ningún elemento bélico, y posteriormente me reprocharía el no haber llevado una radio, hasta que pude conseguir una. El pueblo presentaba un aspecto desierto, pues no había nada ni nadie en las calles, excepto algunos vehículos abandonados.

Era escalofriante caminar sin ver a nadie, ni siquiera en las ventanas, y sintiendo disparos aislados que no se sabía de donde provenían, algunos de los cuales pasaban silbando sobre nuestras cabezas.

Recuerdo que me impresionó el ver algunos de nuestros infantes de marina que atentos a lo que sucedía a su alrededor, y pese a recibir algún fuego esporádico, no contestaban al mismo, cumpliendo al pie de la letra la orden de no hacer fuego salvo que identificaran claramente al enemigo. No quiero ni pensar, considerando que la mayoría de las casas eran de madera, lo que hubiera sucedido si esa orden no se hubiera impartido.

Llegados, tras algunos titubeos para orientarnos, a la Iglesia,

vimos que nos estaban esperando portando sendas banderas blancas el Vicecomodoro Gilobert, de la Fuerza Aérea Argentina, quien había sido representante de Líneas Aéreas del Estado en las Islas, y el Secretario de Gobierno Inglés.

Hechas las presentaciones, nos dirigimos todos juntos hacia la casa del Gobernador, distante a unos 300 metros, y en ese momento comencé a echar de menos la radio.

Cuando nos acercábamos, vimos que un grupo de Infantes de Marina se aproximaba a la casa, y escuchamos los gritos de alerta de los ingleses que la defendían. Ante la posibilidad de que se reanudara el combate, comenzamos a gritarles a los nuestros que se quedaran donde estaban. Gracias a Dios, la mañana era calma y nos escucharon, y así superamos el incidente.

Llegamos a la casa, a la que accedimos por una puerta lateral, y fuimos recibidos por los Mayores de los Royal Marines Garrath Noot y Mike Norman, quienes, luego de presentarse y estrecharnos las manos nos acompañaron a una habitación donde se encontraba el Gobernador, y que supongo era su estudio.

La casa, por ese sector, tenía evidentes huellas de combate. Había orificios producidos por disparos, la cocina estaba inundada, el cielo raso goteaba por varios lados, en cada ventana había colchones preparados para posiciones de tiro, vidrios rotos en el piso, etc.

Llegamos frente al Gobernador, se produjo entre este y el señor Almirante el diálogo que finalizaría con la rendición, y si bien no me corresponde relatarlo, creo que si puedo decir que se desarrolló con serenidad, corrección y altura, y donde mi intervención no fue mayormente necesaria.

Cuando nos retirábamos para atender a los heridos propios que se encontraban en la parte posterior de la casa, recuerdo que el gobernador estrechó la mano del Almirante Büsser.

Una vez llegados al patio, habiendo liberado previamente a otros tres hombres nuestros que se encontraban prisioneros en el interior de la casa, nos dirigimos a ver a los heridos. El Capitán Monnereau se dirigió hacia el Capitán Giachino, el Almirante Büsser al Cabo Urbina y yo hacia el Teniente García Quiroga.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 219

Los dos Mayores ingleses colaboraron con nosotros en esta tarea, y nos dieron mantas y morfina, mientras esperábamos la llegada de nuestro equipo de sanidad.

A partir de esos instantes comenzaron momentos de gran confusión, pues ante la orden de alto el fuego se levantaban y acercaban Marines ingleses, Comandos Anfibios y Buzos Tácticos nuestros. Así fue como en un momento observé como se hallaban enfrentados, aproximadamente a dos metros de distancia, apuntándose con sus respectivas armas, un "marine" y un comando anfibio propio. Este quería que el soldado inglés descargara su fusil, y el inglés no lo hacía pues no había recibido tal orden de sus jefes y no interpretaba lo que el otro decía. Con la colaboración de uno de los Mayores, pudimos superar de inmediato el problema.

Una vez evacuados los heridos y habiendo ya obtenido una radio, el Señor Almirante me ordenó que acompañara a los Mayores a fin de lograr la rendición de algunos grupos de "marines" que no se encontraban en la casa.

Antes de abocarme a esta tarea, y mientras eran desarmados los infantes de marina ingleses de la casa, recuerdo que el Gobernador nos entregó al Capitán Sánchez Sabarots, Comandante de los Comandos Anfibios, y a mi, una pistola que tenía en su poder y que le pertenecía. Nos miramos sin saber qué hacer, y al fin optamos por quitarle los proyectiles y devolvérsela.

A partir de ese momento y acompañado por el Capitán Sánchez Sabarots, el Mayor inglés Garrath Noot y algunos infantes de marina propios, nos dedicamos a cumplir la tarea que nos había ordenado el Almirante.

El procedimiento que seguíamos era siempre el mismo. Avisábamos por las radios de campaña inglesas nuestra llegada, nos aproximábamos, el Mayor se acercaba y hablaba con sus hombres, estos dejaban su armamento y munición en el suelo, nosotros los revisábamos y luego los trasladábamos al lugar de reunión de prisioneros.

Gracias a este procedimiento no hubo que lamentar incidentes, excepto con una patrulla que se encontraba alejada y con la que no teníamos enlace radial, a la que posteriormente salimos a

buscar en helicópteros y no pudimos encontrar. Estos hombres una semana después aparecieron en una estancia.

A la tarde, y cuando les comuniqué a los Mayores que serían evecuados junto con sus hombres por vía aérea, solicitaron permiso para ir a ver al Gobernador e informarle de esto.

Concedido el permiso y junto con un Mayor del Ejército Argentino, los acompañamos hasta la casa del Secretario de Gobierno, donde se hallaba el Gobernador.

Allí, mientras tomábamos una cerveza fresca que nos ofrecieron (el día se había tornado muy caluroso), fuimos preguntados con evidente aprehensión por la señora esposa del Gobernador, quien ya también había sido informado de la partida, si serían evacuados en helicópteros. Ante nuestra respuesta de que sería en avión, se tranquilizó. Posteriormente tomamos conocimiento de que el año anterior ella y su esposo habían sufrido un grave accidente en un helicóptero, y que esto la había afectado mucho.

La reunión de los elementos personales de los prisioneros también fue motivo de problemas, por la cantidad que había y por el escaso tiempo disponible. Finalmente se optó por el procedimiento de llevar en vehículo anfibio hasta el Cuartel, por grupos, a aquellos que los tenían depositados en ese lugar, y de hacer un llamado por la radio para que los habitantes que tenían marines alojados en sus casas se los acercaran al lugar donde estaban prisioneros. Con este método se pudo terminar la maniobra a tiempo. También les entregamos tres recipientes encontrados en el Cuartel y que contenían dinero proveniente de la recaudación del bar y de las cajas de sueldos de Oficiales y Tropa.

Aproximadamente a las 1700 horas, habiendo entregado los prisioneros al Ejército para su evacuación, dí por terminada mi tarea como intérprete, y regresé a mis funciones naturales, es decir, las comunicaciones.

8. RELATO DEL CCIM OSCAR MONNEREAU

La amistad que nos unía con el Capitán Giachino se remontaba al ingreso a la Escuela Naval. Junto al Capitán Bilesio y al Capitán Pernías habíamos formado un equipo que a lo largo de 18 años se mantuvo unido. Siempre hubo motivos para reunirnos e intercambiar ideas. No siempre eran coincidentes, pero sí lo eran los objetivos que pretendíamos alcanzar como marinos y posteriormente con nuestros subordinados cuando fuimos más antiguos.

En ese sentido el más "duro" era Giachino, quien pensaba que el mayor porcentaje de nuestro tiempo debía destinarse a prepararnos para la guerra, lo que más de una vez le trajo problemas con los "papeles" y otras tareas administrativas que no resultaban de su agrado.

A pesar de nuestras frecuentes reuniones y charlas telefónicas diarias, los días previos a la "Operación Rosario" casi no nos vimos ni hablamos.

Yo sabía algo, no mucho, y creo que él ya estaba trabajando en el planeamiento a pesar de lo cual no tuvimos oportunidad de charlarlo. Mi esposa en esos días, dió a luz a mi quinto hijo y él estaba ocupado en lo suyo, por lo cual sólo recuerdo haberlo visto el domingo 28 de marzo por la mañana. Ese día salía del BIM 2 (Ec) con el Almirante y él entraba al Batallón. Lo saludé, pero creo que no me vió.

Al mediodía embarcamos en el A.R.A. "San Antonio" y Giachino lo hizo en el A.R.A. "Santísima Trinidad". Parecía mentira que luego de haber pasado infinidad de fines de semana en Río Santiago, de horas de estudio en la Escuela Naval, de reuniones familiares donde no atendíamos a nuestras esposas hablando de nuestra preparación para la guerra, de cómo reaccionaríamos ante el enemigo, ahora que teníamos por delante el hecho más trascendental de nuestra vida, no hubiéramos podido intercambiar ni siquiera un abrazo y, para colmo, embarcarnos en buques distintos.

Durante la navegación pensé muchas veces en la alegría que tendría por lo que iba a hacer, sobre todo que, por el hecho de ser Comando Anfibio, iba a ser de los primeros en pisar tierra argentina. La única preocupación que yo tenía era que lo conocía demasiado bien y sabía que se compenetraba demasiado en determinadas cosas y podría llegar a arriesgar su vida más allá de lo necesario.

La noche del 1° de abril todo era preparativos. Existía una lógica ansiedad para que estas últimas horas pasaran rápidamente. A media noche fui al cuarto de la radio a esperar las señales convenidas. Se encontraban los Capitanes Pita, Botto, Roscoe y el Teniente Llorens. Por supuesto, el tema de conversación fue la operación que ya se había iniciado. A 0030 hs. los Comandos Anfibios y el grupo del Capitán Giachino se encontraban en tierra. Durante la espera se comenzó a hablar sobre la personalidad de Giachino, quedando como conclusión que era un jefe que se caracterizaba por su arrojo, decisión y que, a pesar del cambio de misión, no iba a tener inconvenientes en cumplirla de acuerdo a lo ordenado.

Entre charla y café llegó la hora de embarcar en los vehículos anfibios, por lo cual cada uno tomó su equipo y se dirigió al lugar asignado.

Me quedé un poco preocupado pues el grupo del Capitán Giachino y de Sanchez Sabarots, tendrían que haber emitido una señal al llegar a tierra, pero ninguno lo había hecho. Antes del desembarco pasé por el puente de mando del A.R.A. "San Antonio" y por primera vez vi las islas Malvinas. Eran una gran mancha en medio del océano, iluminada por el resplandor del fuego de las armas de las tropas argentinas peleando con los ingleses. Pensé para mí: "por lo menos llegaron a tierra y están combatiendo".

Una vez en el vehículo anfibio me preparé para cubrir el canal táctico de la Fuerza de Desembarco, que era mi otra tarea, además de la de ayudante del Comandante de la Fuerza de Desembarco.

Apenas se rompió el silencio radioeléctrico comencé a tratar de comunicarme con los distintos grupos de tarea. El único que no me respondió fue "Tiburón" (Giachino).

Durante el movimiento por tierra llamé varias veces sin resultado. Ya estaba bastante preocupado. Por fin y ya casi dentro de la ciudad el Gobernador inglés decidió parlamentar por lo cual nos preparamos con el Capitán Roscoe para acompañar al Almirante Büsser. En ese momento hubo un pequeño contratiempo, pues nos dimos cuenta que no teníamos bandera de parlamento, por lo cual debí improvisar una con una bolsa de residuos y una antena de un equipo de radio.

Cuando estábamos por salir se recibió la información que habría 3 heridos en la casa del Gobernador. Estaba seguro que uno era Gia-

chino. Nos dirigimos hacia la Iglesia Católica y luego de algunos momentos de indecisión, por supuesto no conocíamos la localidad, llegamos a la Iglesia y nos encontramos con el Vicecomodoro Gilobert, quien nos llevó hasta la casa del Gobernador inglés. Fue el Vicecomodoro Gilobert quien nos dijo que había tres heridos argentinos.

A pesar de la tremenda alegría de haber sido uno de los que habíamos reconquistado las Islas Malvinas, tenía una gran angustia pues algo me decía que Giachino era uno de los heridos.

Al penetrar en la casa del Gobernador nos dirigimos al despacho de éste. El Almirante comenzó a hablar en inglés, intimándolo a la rendición. La conversación fue serena, yo diría amable y, a pesar de que el Gobernador no quiso saludar al Almirante cuando éste llegó, lo hizo al finalizar la charla extendiéndole la mano. Creo que lo convenció el hecho de encontrarse ante una clase muy especial de guerreros, distintos a cualquier otro que él conociera. Me baso en el hecho de que ellos sabían de nuestra superioridad y que, sin embargo, nuestros soldados habían arriesgado sus vidas para recuperar lo que era nuestro sin ocasionar daños ni muertes al enemigo. De esto no conozco antecedentes en ningún conflicto armado.

A poco de iniciarse la conversación entre los dos jefes, me dirigí por un pasillo de la casa hacia los fondos para ver si podía encontrar los heridos. Por una ventana pude observar dos cuerpos tendidos, uno de costado y otro de espaldas a pocos metros de distancia uno de otro. Ahora sí, no tenía ninguna duda, uno de los heridos era Giachino. Quise pasar por la ventana pero alguien me dijo, no puedo recordar quien, que tenía una granada sin seguro en la mano, por lo cual le grité diciéndole: "Pedro, soy Tito". El me contestó en forma clara y fuerte: "Tito, por fin llegaste". Corrí hasta donde estaba. Me arrodillé junto a él y le tomé la cabeza. Evidentemente las heridas eran graves y sufría mucho.

Me pidió que lo "dopara". En ese momento llegó un Cabo Comando Anfibio, quien retiró morfina del botiquín del Cabo Urbina (era el tercer herido y estaba detrás de un cobertizo) y procedió a inyectarlo al igual que a los otros heridos.

También llegó el Teniente Tarnosky a quien le pedí que consiguiera algún medio de movilidad para llevar a los heridos hasta el hospital que se encontraba muy cerca. Mientras llegaba el vehículo pude hablar

unas pocas palabras con él hasta que le hizo efecto la morfina y se calmó o falleció, nunca lo podré saber.

Procedí a taparlo con mi chaquetilla y al poco tiempo llegó Tarnosky con un Land Rover y pudo transportarlo al hospital.

Este hecho empañó en gran parte la alegría que tenía por todo lo que habíamos hecho.

Poco después me reincorporé con el Señor Almirante Büsser que todavía estaba hablando con un oficial inglés. En ese momento ví como el Gobernador extendía su mano derecha al señor Almirante Büsser.

Seguidamente nos preocupamos por el trato que se le daba a los prisioneros que, por otra parte, fue ejemplar ya que era sumamente difícil contener la "bronca" que teníamos. Pero había que aceptarlo y cumplir al pie de la letra las órdenes que habíamos recibido.

Poco tiempo después conseguí autorización para transladarme al hospital. Al llegar me recibió una enfermera inglesa que hablaba un poco de castellano y me comunicó que Giachino había muerto. Es difícil explicar lo que sentí en ese momento. Pense en su familia.

Me llevó hasta la morgue del hospital y me quedé un largo rato con él. Recé por él, por su familia, y le dí gracias a Dios por haberme permitido ser su amigo y porque eligió para él la mejor muerte que puede tener un militar: en combate, por una causa justa y al frente de sus hombres.

Lo busqué al Padre Mafezzini que se encontraba en el hospital curándose una herida en un ojo y le pedí que fuera a la morgue para rogarle a Dios que lo recibiera en sus brazos. Así lo hizo y poco después me reincorporé a mis actividades.

El destino hizo que el cuerpo de Giachino fuera recibido en Río Grande por el Capitán Pernías, y en Puerto Belgrano lo despidiera el Capitán Bilesio. De alguna manera Dios quiso que sus amigos, sus grandes amigos, fuéramos los últimos en despedir su cuerpo de este mundo.

Quiera Dios que en su infinita bondad permita algún día, no muy lejano, que nosotros, los que tuvimos la suerte de conocerlo tan profundamente, podamos tener un comportamiento heroico y valeroso como el que tuvo Giachino a lo largo de su corta vida.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 225
214

9. CRONICA DE LA OPERACION "ROSARIO" RELATADA POR EL COMANDANTE DE LA U.T. 40.1.1. (BIM N°2 Ec. Capitán de Fragata de I.M. Alfredo Raúl Weinstabl)

no

A efectos de ser lo más objetivo posible en la crónica de los acontecimientos vividos comentaré secuencialmente los aspectos de mayor interés de la participación de mi Batallón en la Operación "Rosario". A tal fin el orden cronológico fue extraído del Diario de Guerra de mi Unidad.

29 de enero de 1982.

Al segundo día de haber regresado de la licencia anual, En ~~en~~ horas de la mañana fue requerida mi presencia en el despacho del Comandante de la Infantería de Marina, Almirante Büsser, quien ~~Al presentarme me hizo sentar frente a su escritorio y~~ con gesto grave y sin pronunciar palabra, me entregó una hoja de papel donde ~~en la cual en forma manuscrita por él mismo~~ se leía: lo siguiente:

> "MISION: reconquistar las Islas Malvinas a fin de incorporarlas definitivamente a la Soberanía de la Nación".

Al principio pensé que era la misión de una de las tantas ejercitaciones que se preparan a lo largo del año naval. Pero rápidamente fui sacado de mi error. El Almirante Büsser me explicó que en virtud de las malas perspectivas de las negociaciones por Malvinas había que planificar preventivamente la operación de recuperación de las islas mediante la ejecución de una Operación Anfibia en la cual , si se llegaba a ejecutar, el Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec; mi Batallón, sería el núcleo de la Fuerza de Desembarco. Asimismo me entregó un bosquejo con grandes lineaminetos del plan y me comentó puntos de vista a tener en cuenta. Yo debía sobre esas bases de planeamiento ir preparando modos de acción tentativos para cumplir con la misión mencionada precedentemente.

También me enfatizó la necesidad de mantener una absoluta y total disciplina del secreto. En la Infantería de Marina únicamente dos Jefes estaban al tanto de lo que se pensaba realizar. El Jefe de Inteligencia del Comando de la Infantería de Marina (COIM), el Capitán

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 226

de Fragata de IM Guillermo Félix Botto y yo. Los lineamientos generales del planeamiento iban a ser efectuados únicamente por las tres personas que he mencionado, razón por la cual todo lo concerniente a la operación no debía salir de este reducido círculo.

El Capitán Botto se desempeñaría como Jefe de Inteligencia y yo como Jefe de Operaciones.

1°de Febrero de 1982

Me reuní en el Comando de IM con el Capitán Botto, quien me hizo una amplia exposición de inteligencia sobre toda la información que se disponía de las Islas Malvinas. Esta ~~información era frondosa, abundante y bastante actualizada, y~~ abarcaba desde aspectos geográficos y meteorológicos, relevamientos de la población, su forma de pensar, líderes, etc. hasta los aspectos militares del archipiélago. Incluía una gran cantidad de fotografías muy actualizadas sobre aspectos de interés, playas de desembarco, cuartel de los Royal Marines, etc.

2 de Febrero de 1982

El Almirante Büsser concurrió a mi Batallón y en mi despacho hablamos cerca de dos horas sobre las bases del planeamiento a ejecutar ~~y sobre~~ aspectos que él consideraba fundamentales tener en cuenta y sobre su concepto del Plan de Maniobra en tierra. En esa oportunidad le solicité incorporar al planeamiento al Jefe de Operaciones de mi Batallón, Capitán de Corbeta de IM Néstor Hugo Carballido, ~~por cuanto el Segundo Comandante del Batallón , Capitán de Corbeta de IM Jorge Hugo Santillán se encontraba de licencia junto con la mitad del Batallón.~~ Uno de los aspectos tratados fue el cronograma tentativo para estar listos en el plazo más breve posible, considerando que en ese momento mi Batallón estaba con licencia anual y los planes debían ser confeccionados en forma total. Apreciamos así que la fecha más próxima para estar listos era las del 15 de abril. El Almirante me ordenó que preparara al Batallón para esa fecha.

716

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 227

3 de Febrero de 1982

Me reunĩ con el Capitán Carballido, lo puse en situación sobre el planeamiento a desarrollar explicándole las estrictas medidas de seguridad y secreto que debían observarse ~~para el desarrollo de esta actividad~~.

4 de Febrero de 1982

Conjuntamente con el Capitán Carballido concurrimos al Comando de IM para ver al Capitán Botto quien rápidamente lo puso al tanto sobre la inteligencia disponible y nos entregó ~~las carpetas con~~ la información que posibilitaría la iniciación del planeamiento. ~~Asimismo expuso nueva información obtenida~~.

5 de Febrero de 1982

Concurrimos al Comando de IM para completar la lectura de las Carpetas de Inteligencia, y desarrollar un plan preliminar en base al primer borrador preparado por el Almirante Büsser , como concepto de la operación. Lo desarrollamos con los mayores detalles posibles a esa altura del planeamiento y posteriormente lo graficamos sobre una carta náutica de las Islas Malvinas, ~~escala 1:30.000~~, que entregué al Almirante quien a su vez se debía reunir en el Comando del V Cuerpo de Ejército con el General de División Osvaldo J. García para su exposición.

~~El cuarto de Inteligencia del Comando de IM se había convertido de hecho en Cuarto de Guerra para esta operación.~~

10 de Febrero de 1982

Concurrí al Comando de IM para continuar con la lectura y estudio de las Carpetas de Inteligencia disponibles sobre las Islas Malvinas, y recibí algunas instrucciones del Almirante Büsser sobre el desarrollo de los Modos de Acción Tentativos (MAT) que estábamos desarrollando para la operación de recuperación de las Islas. Bosquejamos seis modos de acción diferentes, tarea en la que trabajamos también el día siguiente.

Por razones de seguridad se había dispuesto no retirar ningún material relacionado a las Malvinas del Cuarto de Guerra.

18 de Febrero de 1982

Como el Cuarto de Guerra del Comando de IM quedaba chico para la cantidad de cartas, planos y planillas que había que exhibir así como el movimiento y la actividad en el Cuarto no era lo suficientemente discreta, el Almirante ordenó la búsqueda de otro local apropiado. Finalmente se decidió habilitar la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA) como sala de Planeamiento de la Operación.

Ese mismo día organizamos ese local como Cuarto de Guerra (cambio de cerraduras, construcción de tableros, instalación de teléfonos, etc) consignas particulares a la guardia y directivas específicas sobre las personas que podían tener acceso a dicho cuarto.

Posteriormente comenzamos con la colocación de mapas y calcos en los pizarrones y tableros existentes. Al mismo tiempo se comenzó con la adecuación de unos locales existentes sobre el edificio de la guardia del Batallón de Infantería de Marina N°2 como un segundo Cuarto de Guerra.

19 de Febrero de 1982

Concurrí con el Capitán Carballido al Cuarto de Guerra para completar la exposición y preparación de los modos de acción graficados y desarrollados, la organización de la Fuerza de Desembarco (FD), la determinación y asignación de objetivos y medios para la ejecución de la operación, la determinación de los objetivos vitales pre-hora H de Puerto Stanley y el completamiento de la cartografía náutica y terrestre existente. El Almirante Büsser efectuó durante la mañana un ~~ensayo~~ revisión de la exposición a realizar ante el Comandante del V Cuerpo de Ejército. Durante ~~este ensayo~~ dicha revision surgió un séptimo modo de acción a raíz de algunas variaciones introducidas en uno de los modos de acción (MA) anteriores. A la tarde se realizó la exposición de los ~~MAT~~ Modos de Acción Tentativos. El General adoptó su resolución respecto al MA elegido, que con algunas pequeñas modificaciones debía de ahora en más desarrollarse en detalle.

EL IMPRESOR
INDUSTRIA ARGENTINA

218

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 229

24 de Febrero de 1982

Concurrí al Comando de la Flota de Mar para recibir directivas con relación al desarrollo del planeamiento de la operación y a efectos de integrar el planeamiento con los otros dos componentes del Poder Naval. Se encontraban presentes el Almirante Gualter Oscar Allara, el Jefe de Operaciones de la Flota, Capitán de Navío Carlos Alberto Coli y el Jefe de Inteligencia, Capitán de Fragata Ricardo Francisco Ochoa.

25 de Febrero de 1982

Durante la mañana concurrí con el Jefe de Operaciones a la Central de Operaciones de Combate (C.O.C.) para desarrollar el modo de acción seleccionado. Al día siguiente se continuó con esta tarea integrando nuestro plan al plan de la Fuerza de Tarea Anfibia. A esta altura en la COC ya trabajaban algunos Jefes de la Flota y de la Aviación Naval.

1°de marzo de 1982

Regresó de su licencia el segundo trozo de mi Batallón y con autorización del Almirante informé a mi Segundo, el Capitán Santillán,sobre la actividad que estábamos realizando ya hacía casi un mes. A partir de ese momento se incorpora al equipo de planeamiento.

2 de marzo de 1982

Habiéndose fijado el 15 de abril de 1982 como límite más temprano para poder estar en condiciones de ejecutar la operación, y con el objeto de acelerar la instrucción para alcanzar los niveles que yo consideraba indispensables, ordené a mi Segundo y a mi Jefe de Operaciones la elaboración de lineamientos que permitiesen alcanzarlos mediante una adecuada orientación ~~a~~ de la instrucción. Con relación a los Planes de Instrucción , se les quitó libertad de acción a los Jefes de Compañías e impuso un programa que debían desarrollar durante cuatro semanas y que respondía a la operación a realizar. Se tuvo en cuenta que el 50% de la Unidad tenía experiencia anfibia, la que se había evidenciado en 1981 con motivo de su intervención en el Operativo UNITAS,

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 230

mostrando un excelente nivel.

9 de marzo de 1982

Los Capitanes Santillán, Carballido y yo concurrimos nuevamente a la COC para iniciar el planeamiento de detalle del Batallón como Unidad de Tarea de la Fuerza de Desembarco.

Como para ese entonces la COC ya resultaba demasiado pequeña para permitir el trabajo de los Jefes de la Flota, de la Aviación Naval y el nuestro, ordené previa autorización del Almirante Büsser, el acondicionamiento de la Sala de Situación de mi Batallón como COC de la Fuerza de Desembarco.

A partir de este día intervinieron en el planeamiento el Comandante de la Brigada de Infantería de Marina N°1 , Capitán de Navío IM Migual C.A. Pita y el Capitán de Corbeta de IM Martín Arrillaga. Este último como Jefe de Asuntos Civiles.

En la Sala de Situación colocamos una ampliación de la carta de la localidad de Puerto Stanley, escala 1:500. Era tan grande (6x1,80 mts) que prácticamente cubría el frente de la sala, pero en compensación permitiría graficar hasta el más mínimo detalle en la localidad. Se la utilizó básicamente para graficar sectores de responsabilidad de las Compañías y los objetivos vitales dentro de la población (usina, estación de radio, tanques de combustibles, etc.). Para ese entonces ya se había incorporado al planeamiento el Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, Capitán de Corbeta de IM Guillermo Sánchez Sabarots, quien encabezaría otra Unidad de Tareas.

Como teníamos previsto completar la Instrucción Básica Anfibia del Batallón, debíamos embarcarnos con toda la Unidad al día siguiente. Por esa razón sugerí al Almirante que designase a otro Jefe como Jefe de Operaciones de su EStado Mayor a efectos de poder dedicarme de lleno al planeamiento de Unidad y al consiguiente adiestramiento. Asimismo le sugerí que hasta que ese Jefe fuese designado, continuase con el planeamiento mi Segundo Comandante, Capitañ Santillán.

18 de marzo de 1982

Las sugerencias fueron aceptadas por el Almirante, razón por la cual

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 231
220

todo mi Batallón, excepto el Segundo Comandante embarcamos en el BDT ARA "Cabo San Antonio" . El motivo del embarco era, como ya expresé, efectuar el Adiestramiento Básico Anfibio, esto es , familiarizar al personal con la vida a bordo, su rutina diaria, los zafarranchos de incendio, abandono, etc, práctica de transbordo a las embarcaciones de desembarco por la red de desembarco, embarco en los vehículos anfibios a oruga (VAO), etc.

Pero además de lo indicado, lo fundamental era practicar el Movimiento de Buque a Costa (MBAC) orientado a las previsiones del empleo del Batallón en la operación de recuperación de las Islas Malvinas. A bordo, únicamente el Capitán Carballido y yo sabíamos cuál era el objetivo del adiestramiento.

Ni siquiera el Comandante del Buque, Capitán de Fragata Jorge L. Acuña, (compañero de promoción) sabía nada al respecto.

22 de marzo de 1982

Efectuamos el primer ensayo de MBAC siguiendo el diagrama de desembarco correspondiente al planeamiento efectuado, desembarcando en la playa San Román en el Golfo San José, ~~en~~ de la provincia de Chubut.

En tierra practicamos el avance de los VAO y tropa a pie en apoyo mutuo simulando el avance a través de una localidad.

El Batallón reembarcó luego de varado el "San Antonio".

Al día siguiente efectuamos otro ensayo similar y posteriormente practicamos el MBAC mediante vectoreo desde el buque (guiado de las embarcaciones usando el radar del buque) simulando un desembarco nocturno o en condiciones de poca o ninguna visibilidad. Es de hacer notar que los movimientos buque a costa de la Operación "Rosario" se realizaron tal cual como fueron ensayados en esta oportunidad.

Esta corta etapa de adiestramiento anfibio permitió al personal del Batallón que no intervino en el Operativo UNITAS del año anterior alcanzar los niveles anfibios que nos habíamos fijado. En esta temprana etapa de navegación también el Capitán Acuña, Comandante del buque, efectuó exitosamente el primer varado con el personal del San Antonio recién llegado de pase.

25 de marzo de 1982.-

En horas de la tarde, ya de regreso, el Batallón desembarcó en VAOS y VAR frente a Baliza Chica (Baterías), en proximidades del Batallón de Vehículos Anfibios. Allí nos esperaba ansioso su Comandante, el Capitán de Fragata de Infantería de Marina Carlos G. Cazzaniga para averiguar cómo habían funcionado sus vehículos, que a costa de mucho esfuerzo había puesto a punto en las semanas anteriores.

A 17.30 hs. me reintegré al planeamiento de la operación recibiendo una rápida puesta en situación respecto a las modificaciones introducidas a los planes. En reemplazo mío como Jefe de Operaciones del EM de la Fuerza de Desembarco fue nombrado el Capitán de Fragata de Infantería de Marina Luis ALberto Carbajal. A esta fecha ya la Sala de Situación del Batallón volvió prácticamente a quedar chica. Ya se encontraban en situación y trabajando a pleno un sinnúmero de Jefes que con sus Ayudantes habían completado el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco y las diferentes Unidades de Tareas.

Entre ellos, el Jefe de Logística, Capitán de Fragata de Infantería de Marina Hernán L. Payba se encontraba ante la importante tarea de solucionar el aspecto logístico de la Fuerza de Desembarco en apenas un poco más de un par de días. No obstante, todos nos encontrábamos tranquilos, pese a lo que parecía una tarea prácticamente imposible, ya que conocíamos los recursos y capacidad del "Gordo Payba" (me refiero a él en estos términos, ya que además de ser compañeros de promoción, somos grandes amigos). Las modificaciones introducidas al Plan durante nuestro embarco, en lo que al Batallón se refiere fueron mínimas, por lo cual mi Estado Mayor rápidamente hizo las correcciones y adaptaciones del caso.

26 de marzo de 1982.-

Continuamos afinando los detalles del plan que debía ejecutar el Ba

222

FOLIO N° 233

tallón. Las tareas más importantes efectuadas fueron poner en ejecución el Procedimiento Operativo Normal de Alistamiento (es una orden que regula el alistamiento ante cualquier emergencia) y preparar los remitos para retirar las cantidades de municiones que el Capitán Payba había calculado para nuestra Unidad. Asimismo alistamos el Grupo Comando del Batallón y compaginamos la cartografía necesaria para cada Jefe de Sub-Unidad e inclusive de fracción menor.

27 de marzo de 1982.-

El Capitán Pita expuso ante el Comandante del V Cuerpo de Ejército, General García y el Almirante Büsser el plan definitivo de la Fuerza de Desembarco en presencia de todos los Comandantes de esta. A nivel de Batallón ordené la puesta en ejecución del "Plan de LLamada", es decir, convocamos al personal a presentarse de inmediato en el cuartel.

A 11,30 hs. arribó a la Unidad el Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, Capitán Sánchez Sabarots y su personal.

En horas de la tarde en la sala de situación del Batallón y con la presencia de los Comandantes de las Unidades de Tarea, el Capitán Gaffoglio realizó una exposición de ampliación de información sobre Puerto Stanley, rutina de la población, detalles de los objetivos seleccionados para su conquista pre-hora "H", características generales de la zona e información de carácter general. Esta información resultó de extraordinaria utilidad para todos los Jefes. Los días 25, 26 y 27 fueron cruciales con respecto al Planeamiento. Se trabajó día y noche con todo el Estado Mayor y durante ese corto lapso se redactó la Orden de Operaciones con todos sus anexos.

28 de marzo de 1982.-

A las 0700 horas ~~de la mañana~~, el Batallón se encontraba totalmente alistado. Poco después iniciamos el traslado hacia el muelle correspondiente en la Base Naval de Puerto Belgrano, comenzando ~~iniciando~~ el embarco en el "Cabo San Antonio", a partir de 0830 horas y finalizando a 1215 hs.

A 1230 hs., después de muchas peripecias y problemas de último momento que son relatados por el Oficial de Embarco, zarpamos a 1230 horas iniciando el movimiento hacia la zona del Objetivo con el resto de la Flota de Mar. En horas de la tarde el Capitán Carballido organizó el Cuarto de Guerra del Batallón en el Pañol de Munición del Buque.

///...

- 30 de marzo de 1982. Hasta ese momento en mi Batallón únicamente mi Segundo Comandante y yo, estábamos al tanto de la Operación. El resto de mi EM y mis Jefes de Compañías, si bien ya se imaginaban de lo que se trataba, no conocían ni la misión ni ningún detalle del Plan. En particular los Jefes de Compañías eran mis herramientas para el logro de la misión, por la cual me urgía ponerlos en situación para que iniciasen el planeamiento de sus respectivas tareas cuanto antes.

Con la autorización del Almirante Büsser les expuse el plan y entregué la cartografía necesaria para el planeamiento en detalle, en particular en sus respectivos subsectores de responsabilidad.

- 31 de marzo de 1982. En la Fuerza de Desembarco se efectuó la asignación de los vehículos anfibios, elaborándose a nivel de subunidades (Compañías) la Tabla de Asignación de Embarcaciones y Vehículos Anfibios. Sobre la base del Plan de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco, el Teniente de Corbeta de Infantería de Marina Héctor Edgardo Gazzolo, mi Jefe de Comunicaciones, preparó el Plan de Comunicaciones del Batallón; por la tarde efectuamos con el personal y material a desembarcar, la verificación de los espacios de embarcaciones de cada vehículo anfibio a oruga y la calibración y sintonía de los equipos de comunicaciones.

La travesía se hizo con muy mal tiempo. El oleaje era realmente grande. Las corbetas y destructores que nos escoltaban ~~a nuestros costados~~ en oportunidades desaparecían del horizonte como si hubieran sido tragadas por el mar.

Más de la mitad de mi Batallón se encontraba "fuera de Combate" afectados por el 'mal del mar'. Durante la travesía íbamos recibiendo cada vez mayor información y también fotografías aéreas más actualizadas. A consecuencia de ello tuvimos que cambiar, casi en los últimos días, dos de las llamadas "Resoluciones Básicas" en el vocabulario militar. Una, la playa de desembarco. En efecto en una de las fotografías aparecían con muchísima nitidez dos enormes rocas que velaban y se encontraban justo frente a la playa seleccionada y en el itinerario que iban a tomar los vehículos anfibios. Era absolutamente imposible verlas y menos de noche. Representaban un gran peligro para el movimiento buque a costa Después de muchas apreciaciones y cabilde-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 235

os se decidió cambiar a una playa próxima que ya se había analizado y que la habíamos considerado como alternativa.

La otra "Resolución Básica" que era necesario cambiar era la hora "H". La hora establecida era las 0600 horas del día 2 de abril. Se había establecido esa hora después de haber analizado un sinnúmero de factores; las mareas, el crepúsculo matutino, coordinaciones con las otras FFAA y con la Flota, determinación de las horas de oscuridad, etc. El desembarco debía realizarse de noche para lograr la sorpresa táctica. No obstante a medida que se aproximaba el día "D" (2 de abril) las informaciones nos indicaban que la sorpresa se había perdido y que lo más probable era que los británicos en Malvinas estaban sobre aviso. En este caso un desembarco nocturno ofrecía la ventaja, no al atacante, sino al defensor, ya que estando éste prevenido contaba a su favor el conocimiento del terreno, rasgos críticos, etc. En vez de ser sorprendido pasa a ser el cazador que acecha la presa. Este aspecto tan crítico fue planteado al Capitán Pita, quien a su vez convenció al Almirante sobre la necesidad del cambio de hora. Como ya indiqué, el cambio de hora "H" afectaba a los planes de otros grupos de Tareas y de otras FFAA. No obstante ello, el Almirante logró atrasar la hora "H" inicial. Ahora la hora del desembarco sería las 0630 horas, coincidente con la iniciación del crepúsculo matutino. Todas estas modificaciones había que proponérselas al Almirante Allara.

- 1° de abril de 1982: Mis Jefes de Compañías continuaban apresuradamente ~~a todo trapo~~ con el planeamiento de detalle. Recién en este día se levantó el velo de la Operación poniendo en situación hasta al último conscripto.

El Almirante Büsser arengó a la tropa del buque, dando a conocer la misión de la Operación Rosario y efectuando una serie de recomendaciones de carácter general sobre la actitud de adoptar en operaciones. Sobre los ensayos del día anterior, se confeccionó definitivamente la Tabla de Asignación de Embarcaciones y Vehículos Anfibios (documento donde cada fracción de tropa conoce qué embarcación le corresponde) y se distribuyó a los componentes de la Fuerza de Desembarco; se actualizó la última información disponible y se establecieron los horarios y secuencias de acciones para el día siguiente.

Se distribuyeron los víveres y munición que debía llevar consigo cada hombre.

A la tarde se ofició una misa en el comedor de tropa del buque. El temporal que soportamos toda la travesía había amainado casi completamente. Nos encontrábamos a pocas decenas de kilómetros de nuestro objetivo.

Antes de rancho, a la noche reuní mi Batallón en los tres sollados de tropa y arengué a mi gente. Noté un muy buen espíritu y predisposición para la difícil tarea que debíamos llevar a cabo el día siguiente.

La noche era oscura pero calma y nada fría. El personal desayunó y se alistó rápida y silenciosamente. Todo se hacía en orden y con eficiencia. Subí al puente para averiguar si había nueva información. El buque navegaba lentamente y en total sigilo. Su Comandante, el Capitán Acuña reflejaba preocupación en su rostro pero se movía con absoluta seguridad y solvencia. Estaban también en el puente el Almirante, el Capitán Estrada, el Teniente Coronel Seineldín y el Capitán Payba.

Después de algunas bromas para aliviar la tensión nos deseamos buena suerte. En la oscuridad y a la derecha de las luces de Puerto Stanley comenzaron los estruendos y fogonazos que indicaban que los Comandos Anfibios habían llegado a su objetivo y que el combate había comenzado.

Posteriormente ocupamos las estaciones de transbordo en la bodega del buque y embarcamos en absoluto orden en los VAO asignados.

A las 0626 horas, luego de la apertura de la gigantesca compuerta de la proa del buque se lanzaron al agua los vehículos de la vanguardia a orden del Capitán Santillán en procura de la Playa Yorke (Playa Roja), y a continuación sin solución de continuidad el resto del Batallón. Nos guiábamos por la luz roja de popa de los vehículos que iban adelante ya que la visibilidad era aún muy reducida.

En el interior de mi vehículo el personal estaba tenso y silencioso. Sólo se escuchaba el ronroneo apagado de los motores y el golpecito sordo del oleaje sobre la proa del vehículo.

A las 0630 horas un golpe en el fondo del vehículo nos indicó que habíamos arribado a la playa y que las orugas habían encontrado piso

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 237

donde afirmarse.

¡El momento más crítico de toda la Operación Anfibia había pasado!

Fueron probablemente los 4 ó 5 minutos más largos de nuestras vidas.

Es sabido que en el momento de desembarco, más precisamente durante el movimiento buque a costa; es donde el atacante tiene prácticamente todo en su contra: imposibilidad de utilizar el grueso de sus armas, imposibilidad de desplegar, se encuentra prácticamente a merced del defensor.

Afortunadamente la playa no estaba minada y el enemigo no defendía ese lugar. En el preciso momento de tocar tierra ordené abrir las tapas superiores de los vehículos para que pudiesen brindar su propia seguridad inmediata. La visibilidad había aumentado rápidamente.

El terreno en subida y pedregoso hacía bambolear al vehículo pero ya la tensión se había aflojado notablemente. A nuestro frente la vanguardia había alcanzado el aeropuerto sin novedad y se dirigía hacia Puerto Stanley. La fracción del Teniente Coronel Seineldín desmontó de los vehículos y comenzó a realizar un prolijo rastrillaje ya que su misión era la de efectuar la limpieza del aeropuerto y del resto de la península. La pista se encontraba llena de obstáculos de todo tipo: camiones, tractores , maderas, escombros. Urgía despejarla cuanto antes para permitir el aterrizaje de los Hércules C-130 que traían los efectivos del Ejército Argentino.

La columna de vehículos continuó su marcha hacia Puerto Stanley hasta que sobre el ruido de los motores y orugas de los VAO , se empezaron a escuchar el tableteo de ametralladoras y explosivos.

La vanguardia se había trabado en combate y la columna se detuvo en los lugares alcanzados.

El Capitán Santillán me informó sobre la situación que vivía la vanguardia. Esta había sido batida por fuego de ametralladoras y de proyectiles antitanques. No había que lamentar bajas pero era imposible avanzar. El Capitán Santillán hizo desembarcar y desplegar su fracción a la vez que la Sección Morteros y Cañón s/retroceso entraba en posición.

Me indicó su posición, al costado izquierdo del camino de avance, en una cuneta.

Rápidamente ordené a mi VAO dirigirse hacia ese lugar y desembarcar

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 234

al personal. Mi ayudante, el Teniente de Corbeta de Infantería de Marina Juan Carlos Martinelli y el Encargado del Batallón, Suboficial Mayor de IM Roque Díaz, se encargaron del desembarco y posterior despliegue del personal que iba en el VAO mientras mis dos mensajeros, los Conscriptos Vasquez y Luna y el radiooperador nos encaminamos agazapados hacia el lugar en el cual se encontraba el Capitán Santillán. Rápidamente me puso en situación. Habían recibido fuego de armas automáticas y de armas de mayor calibre, probablemente morteros o cohetes (posteriormente se comprobó que eran cohetes antitanques) desde un grupo de casas, prácticamente en el linde de la población. En esos momentos respondía el fuego con el Grupo Cñ. s/retroceso y un grupo de Morteros 81. El ruido del combate era intenso. Un cañonazo y un proyectil de mortero tuvieron una precisión tal, que creo quebró la voluntad de resistir de los /defensores en ese lugar. No obstante, el fuego de la vanguardia continuó durante un buen rato porque no se había visto el repliegue del enemigo.

En ese ínterin avanzaba hasta donde nos encontrábamos desplegada y con las armas listas, la Compañía Delta del Teniente de Navío IM Francisco Armando Di Paola. Informé mediante radio al Almirante los lugares alcanzados y la situación que vivíamos en ese momento. Posteriormente al no ver actividad ni fuego del enemigo en el lugar donde había sido localizado, ordené al Capitán Santillán y al Teniente Di Paola mantenerse en los lugares alcanzados y constituir una base de fuego que pudiese apoyar el avance de la/ Compañía "Echo" cuya cabeza en esos momentos alcanzaba el lugar donde nos encontrábamos. El Teniente de Navío IM Carlos César Arruani, Jefe de esa/ Compañía, recibió mi orden de proyectarse con la formación en columna, tal cual venían los vehículos, hacia el interior de la localidad, aprovechando el apoyo que podía brindarle la vanguardia y la / Compañía "Delta" Así lo hizo y en pocos minutos estaba ya dentro de Puerto Stanley, dirigiéndose hacia su subsector de responsabilidad. Había cesado la resistencia en ese lugar y el Batallón entró en la localidad mientras la vanguardia se proyectaba hacia el oeste por un camino externo de la ciudad.

Nuestra marcha dentro de Puerto Stanley se hizo más lenta ya que los VAO avanzaban al paso de los hombres que les daban la seguridad inmediata.

A las 0740 hs aproximadamente un guía de la Agrupación Comandos Anfibios (que combatían en la casa del Gobernador) pidió al Jefe de la Compañía "Echo" el apoyo de tropas para continuar el combate sobre el objetivo; se destacó así la Segunda Sección de la Compañía "Echo" que se desplegó sobre la parte alta al sur del objetivo e inició su aproximación. La ciudad estaba silenciosa y no se vaía a ninguna persona ni dentro ni fuera de las casas. Al llegar al lugar que habíamos seleccionado como puesto de Comando del Batallón encontramos armamento y mochilas abandonadas en la vereda.

Mandé al Teniente Martinelli reconocer el edificio y regresó al poco tiempo con alrededor de treinta hombres y mujeres que salían del mismo con caras de evidente alivio. ¡Eran todos argentinos que habían sido encerrados en ese lugar la noche anterior! . Prácticamente al frente, estaba el edificio de la Policía. Dentro de la Jefatura se encontraban seis o siete policías (la totalidad del destacamento) con su Jefe y con marinos de un buque de investigación oceonográfica. Después de presentarme ordené al Jefe de Policía a que enviara los policías a sus domicilios y que les indicase que no salieran de éstos hasta que se autorizara. Por mi parte, les garanticé que no iban a ser molestados en el trayecto hasta sus casas.

A pocos metros de allí iba apagándose el ruido de combate de los Comandos Anfibios con los Royal Marines que se realizaba en la casa del Gobernador. En el momento que llegamos, los ingleses estaban saliendo de sus escondites rindiéndose con las manos en alto, fue entonces cuando me enteré de la triste noticia de la muerte del Capitán Giachino y los dos heridos graves. Nuestra alegría de haber finalizado la operación con un éxito rotundo se vio empañada por tan dura noticia.

Recuerdo que pocos días antes habíamos estado bromeando con el Capitán Giachino en la sala de situación de mi Batallón.

También fue él quien me había facilitado la pistolera que llevaba

229

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 240

en ese momento y ahora, ya formaba parte del pasado, de ese pasado que inmortaliza a los héroes, entrando en la historia como símbolo de la Reconquista de las Malvinas.

Después de organizar el Puesto de Comando comenzó la ejecución de un patrullaje intensivo por la localidad y las tareas de protección de objetivos.

No hubo ningún tipo de problema a partir de entonces. Por el canal táctico del Batallón los Jefes de Compañía me informaron las pocas novedades que tenían y el cumplimiento de los planes previstos.

Al mediodía comimos la ración de combate y a la tarde comenzamos con la entrega de los sectores de responsabilidad a las tropas del Ejército que nos iban a relevar y que estaban arribando por avión. Ya alrededor de las 16,00 horas un escalón de mi Batallón inició el repliegue aéreo hacia el continente.

La operación de Reconquista de las Malvinas que pocos días antes, durante el planeamiento, me parecía una ejercitación más de las tantas en que he participado durante mi vida profesional, se había convertido en realidad. Esta realidad, que en esos momentos ya era gloria e historia, me hizo sentir orgulloso por haber contribuído a materializar el sentimiento y los deseos de millones de argentinos: "LA RESTAURACION DE LA SOBERANIA ARGENTINA SOBRE EL ARCHIPIELAGO DE LAS MALVINAS". La Operación Rosario había demostrado que lo planeado había sido llevado a la práctica con exactitud matemática y que se habían respetado los lineamientos dados desde el comienzo por el Almirante: "Toda la operación debía hacerse con el mínimo de daño y violencia". Nuestra bandera azul y blanca flameaba orgullosa, los rostros reflejaban el cansancio por el esfuerzo realizado pero en los ojos, se observaba el brillo de la satisfacción del deber cumplido. El día parecía que se unía a nuestra euforia, como si Dios nos hubiese dado la bienvenida. La misión impuesta se había cumplido con éxito; nos quedaba únicamente el sabor amargo de nuestros muertos y heridos.

[redacted]

COMPAÑIA "DELTA"

9.1. RESEÑA HISTORICA VIVIDA POR EL JEFE DE LA COMPAÑIA "DELTA" (BIM N°2 Ec. Teniente de Navio IM. Francisco A. Dipaola)

Sábado 27 de Marzo

Aproximadamente a las 0900 Hs. me encontraba en mi domicilio con mi familia, cuando llegó un mensajero de la Unidad con la orden de presentarme de inmediato allí. Tomé todas mis cosas, y así lo hice.

El Batallón se estaba alistando para salir a operar, de modo que ordené a la Compañía completar el alistamiento del equipo y sacar novedades de personal y material. En unas cuatro horas aproximadamente estuvimos listos e informamos al Comando de Batallón, quien nos inspeccionó y ordenó quedar en esas condiciones. Al personal de cuadros lo autorizaron luego a salir hasta el día siguiente a 0600 Hs.

Concurrí a mi domicilio y pasé todo el resto del día con mi familia como presintiendo algo que no podía describir qué era.

Domingo 28 de Marzo

Temprano la Compañía estaba alistada y a la 0800 Hs ya embarcada en camiones del Batallón de Apoyo Logístico. Nos desplazamos hasta el BDT ARA "San Antonio" donde embarcamos y zarpamos cerca del mediodía.

El buque estaba excedido en relación a lo que normalmente suele cargarse en él. Por lo tanto hubo que acomodarse como mejor se pudo.

Durante los días de travesía las horas parecían no pasar nunca ya que en general la tropa no se encontraba bien por la tormenta que azotaba la embarcación.

Durante prácticamente toda la navegación se planificó en los niveles de Comando de Batallón y superior a éste. Recién el día 30 los Jefes de Compañía nos enteramos hacia dónde nos dirigíamos y con qué misión. El corazón quiso salirse de mi pecho al recibir la orden: estaba por fin llegando el momento para lo que me preparé desde que ingresé a las filas de la Armada.

Pasado el primer momento de emoción, me dediqué a la preparación de mis planes y órdenes en función de las impartidas por el Señor Co-

mandante del Batallón.

Jueves 01 de Abril

En la mañana temprano reuní a mis jefes de fracciones a los que les dí órdenes preparatorias de alistamiento y práctica de embarco y desembarco de los vehículos anfibios. Cuando se habían ocultado las últimas luces del día se reunieron conmigo en un pequeño cuarto de guerra instalado en el sollado de la Compañía y allí pude ver la sorpresa en los ojos y la exitación de los cuerpos cuando impartí la orden de ataque al confirmarse lo que ellos ya presentían dado los rumores que habían escuchado.

Allí se aclararon todas las dudas y salieron dispuestos a dar sus propias órdenes. Más tarde me reuní con toda la tropa en el sollado explicándoles la operación que íbamos a realizar y le importancia que cada uno de ellos tenía para la recuperación de las Islas.

Viernes 02 de Abril

Ese día glorioso prácticamente encontró a casi todos despiertos. El personal fue levantado a las 0400 Hs concurriendo a desayuno y allí a armarse y embarcar en los vehículos anfibios. Nadie se hablaba, todos verificaban la limpieza de su arma y el estado de su equipo.

En navegación sigilosa el buque penetró por un angosto canal dejándonos lo más cerca posible de la playa. Allí se abrió su compuerta y a la 0600 Hs salió el primer vehículo. Los corazones de todos estaban tan acelerados como los motores del VAO. En unos 5 minutos tocamos la playa y nos desplazamos al interior de la Isla. Estábamos pisando las Malvinas.

Rápidamente llegamos al aeropuerto donde la vanguardia no encontró resistencia y la Compañía Echo de nuestro Batallón junto con personal del Ejército Argentino barrieron toda la zona para dejarla libre de enemigos. En ese momento escuchamos disparos y vimos las trazantes de ametralladoras en dirección al buque. Seguimos avanzando con la columna y a unos 1500 metros aproximadamente dela ciudad, se recibió fuego de ametralladoras, lanzacohetes y cañones que estaban ubicados en el linde anterior de la misma. La vanguardia se detuvo y desplegó respondiendo al fuego con cañones y morteros.

Detrás de ellos, se desplegó la Compañía buscando espacio de maniobra y campo de tiro. En breves instantes los morteros 81 quedaron emplazados y listos a tirar apoyando el avance de la Compañía que se movía en dirección a la población.

Al llegar a los primeros caseríos, antes del linde de la ciudad, el Comando de Batallón ordenó entrar a la misma en vehículos, lo cual se cumplió de inmediato cercándola de acuerdo a lo previsto por los planes.

Se desplegó sobre las alturas al borde de la ciudad y comenzó un avance desde esos lugares hacia el mar, penetrando por entre los patios de las viviendas, barriendo todo el terreno en busca del enemigo.

La primera sección a cargo del guardiamarina IM Rodolfo Nicolo encontró alguna resistencia que fué reducida rápidamente mientras el enemigo se escondía en los domicilios, los cuales no se allanaron por respeto a los pobladores y en cumplimiento de las órdenes recibidas.

A las 1000 Hs. aproximadamente, estaba capturado todo el objetivo, lo que se informó al Comando del Batallón. A partir de allí se comenzó el patrullaje de la ciudad, verificando vivienda por vivienda si había personal herido o que necesitaran ayuda. La población nos recibió con miedo al comienzo, lo que se fue perdiendo al ver que eran respetados.

Luego de tener todo bajo control, por orden del Señor Comandante entregué la zona de responsabilidad a una Compañía del Ejército aproximadamente a las 1630 Hs. y mi Compañía fue replegada a un lugar de reunión desde donde nos evacuaron por fracciones y por avión hacia el Continente, regresando a nuestro asiento natural con la misión cumplida.

233

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 24

~~BIM Nº2 Ec.~~

~~COMPAÑIA "DELTA"~~

9.2. RESEÑA DE LA ACCION DE LA 1° SECCION DE LA COMPAÑIA "DELTA"
(BIM Nº2 Ec. Guardiamarina IM. Rodolfo Nicola)

Sábado 27 de Marzo

En la Unidad se vivía un ritmo febril de alistamiento. Por la tarde empezaron a llegar diversos componenetes de la Infantería de Marina (Agrupación Comandos Anfibios, Batallón de Comunicaciones, etc.).

Al llegar la noche se notaba una sensación extraña, que la sentía por primera vez: la camaradería frente a una probable acción real, sin que este posible hecho rompiera la serenidad de algunos.

Domingo 28 de Marzo

Embarco. La capacidad de alojamientos del BDT ARA "San Antonio" se vió sobrepasada por la cantidad de efectivos embarcados, pero todo el mundo ponía su cuota de sacrificio ocasionada por esta circunstancia tan poco usual.

La gente dormía hasta en los vehículos que se encontraban en cubierta principal, ya que los alojamientos en el interior del buque no admitían un hombre más.

Lunes 29 de Marzo

Las guardias en navegación eran bastante seguidas, pero por el momento todo estaba tranquilo y la rutina seguía su curso normal.

Martes 30 de Marzo

El buque se empezó a mover y se vieron los primeros malestares, evidenciándose mucho más en la tropa de Ejército que embarcaba por primera vez, aunque muchos de los nuestros pagaban tributo al mareo.

Miércoles 31 de Marzo

Durante el día todo ocurrió sin problemas, pero al llegar la noche tuvimos mar 8. Siendo aproximadamente las 00.00 Hs. a un VAR (18) se

le soltaron las trincas corriendo peligro de irse al agua. Salvó la situación el personal de guardia de trinca y el de cubierta principal.

Jueves 01 de Abril

Comenzaron los preparativos. Por la mañana hubo práctica de embarco en los VAO de acuerdo a la distribución efectuada. Por la tarde se realizó una nueva práctica quedando el material de cada dotación a bordo de los VAO.

A 1800 Hs. se celebró misa en el comedor de tropa con una concurrencia prácticamente masiva.

A 2100 Hs. se impartió la Orden de Operaciones por el Jefe de la Compañía.

Viernes 02 de Abril

A las 0400 Hs hubo toque de diana. A las 0530 Hs embarcamos en los VAO. Se notaba un estado de exitación general tanto en el personal de la dotación del buque y de la tropa embarcada. A las 0600 Hs se largaron al agua los VAO. Luego de desembarcar y al llegar al aeropuerto vimos que no había resistencia, cosa que sí había en la ciudad, en virtud de los disparos que oíamos.

Recibimos disparos aislados ineficaces. Sobrepasamos el Aeropuerto y nos dirigimos a la localidad.

A la tarde la Compañía se replegó a un alojamiento para pasar la noche, mientras que la 1°Sección quedó en la base de patrulla para dar seguridad al material capturado, pasando la noche en un galpón del muelle (base de patrullas). Esa noche se ranchó en caliente. El rancho fue llevado hasta esa posición por los Servicios para apoyo de combate.

Sábado 03 de Abril

A la mañana la 1°Sección se reintegró a la Compañía. Aproximadamente a las 110o Hs. regresó parte de la Compañía. El resto partió rumbo a Río Gallegos a las 1700 Hs en un Hércules. En Río Gallegos un 707 nos llevó a Espora donde nos esperaban vehículos del Batallón

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 246

de Apoyo Logístico para regresarnos a nuestra Unidad, llegando aproximadamente a las 2400 Hs.

BIM N°2 (Ec)

~~COMPAÑIA "DELTA"~~

9.3. RESEÑA HISTORICA VIVIDA POR EL ENCARGADO DE LA COMPAÑIA "DELTA"

(BIM N°2 Ec. Suboficial Primero IM. Alfredo Ortiz)

Síntesis del período de embarco de la Ca. "Delta" del BIM N°2 Ec.

En la mañana del día 28 de marzo, la Compañía que ya había sido inspeccionada el día anteior por el Jefe de la Compañía en relación a su nivel de alistamiento formó en la Plaza de Armas de la Unidad, lista para hacer abandono de la misma en cumplimiento de una misión hasta entonces ignorada por todos sus componentes.

A las 0800 Hs., salimos de la Unidad en dirección a la Base Naval de Puerto Belgrano para ser embarcados allí, en un transporte de la Armada. A las 0830 Hs. llegamos al amarradero del buque "San Antonio", donde luego de una espera de casi 40 minutos, comenzamos a embarcar el personal para luego una vez alojados en los sollados asignados, debimos bajar a tierra para proceder a embarcar nuestro bagaje en medio de un gran movimiento de gente de distintas Unidades abocadas a la misma actividad que nosotros, es decir, la de completar el embarque a la brevedad.

A las 1150 Hs. el buque soltó amarras y comenzó a maniobrar para abandonar el puerto e iniciar la navegación, llevando a bordo a una gran cantidad de jóvenes que jamás habían conocido la vida a bordo y que en esta ocasión eran debutantes.

No había transcurrido mucho tiempo cuando se anunció por los difusores que se había de pasar a rancho. Recién en esta maniobra pudimos apreciar en que medida se hallaba atestado el buque.

La tarde transcurrió sin mayores inconvenientes. La tropa en gran parte descansaba en sus alojamientos, mientras que el resto se entretenía observando el mar y a otros buques que navegaban relativamente próximos a nosotros.

A la noche, después de cenar nos entretuvimos mediante el circuito cerrado de T.V. con que cuenta el buque hasta que lentamente se fueron haciendo presentes los primeros vaivenes que nos avisaban que el mas estaba perdiendo la calma que hasta el momento había mantenido. El cambio se comenzó a sentir sobre todo en el personal novato en

navegación ya que fue el primero en buscar su cucheta para sobrellevar mejor el efecto del movimiento que lentamente se iba acentuando a medida que transcurría el tiempo.

Día 29 de Marzo

Se observaba en que forma el personal era afectado por el movimiento, sobre todo en las ausencias a los comedores para desayunar, cosa que también ocurría durante el almuerzo y la cena. Durante esa noche se notó un aumento en el oleaje, lo que hacía que el buque se moviera más, a tal punto que ya comenzamos a sentir el clásico ruido que producen las hélices fuera del agua. Esto causaba algo de temor en el personal neófito. Aunque gran parte del personal no lo era, lo mismo se vio afectado por lo que ya debía llamarse un temporal.

Día 30 de Marzo

El transporte, debido al rumbo que sigue comienza a soportar el efecto del oleaje oblicuo en relación a su línea de avance. Esto aumentó el rolido del buque, a tal punto que se soltó el tricado de un vehículo anfibio sobre cubierta, hecho que tuvo ocupado intensamente al personal del buque para superar el trance, lo que felizmente se pudo controlar. También , y por efectos del temporal, se rompieron tambores de nafta que se llevaban en la bodega, lo que hizo adoptar como medida preventiva, restricción de fumar en todo el buque.

Día 31 de Marzo

A su vez en ese día se llevaron a cabo las prácticas de embarco de las distintas fracciones en los vehículos asignados, posteriormente se procede al alistameinto de munición y equipo como así también a ultimar detalles de almacenamiento y depósito de aquellos elementos que no serán bajados a tierra.

Día 01 de Abril

El Comandante de la Fuerza de Desembarco se dirigió a todo el personal y nos dijo cuál era la misión de la Fuerza: La RECONQUISTA DE LAS ISLAS MALVINAS.

Se repitieron prácticas de embarco de las tropas y los jefes ultimaron sus preparativos e impartieron los conceptos sobre la operación del próximo día. En el personal de conscriptos, se apreciaba un cambio, ya que se habían superado los efectos de la navegación y reinaba en general un estado de ánimo positivo. Se captaba una suerte de ansiedad por llevar a cabo nuestra tarea.

Día 02 de Abril

A las 0400 Hs se tocó diana y a continuación las tropas desayunaron para luego equiparse y estar listos a desembarcar. A la hora establecida se ordenó ocupar los VAO. Posteriormente se abrió la compuerta del transporte y uno a uno los vehículos abandonaron la rampa lanzándose al mar rumbo a la playa.

Tras un lapso de 5 minutos de navegación, tocamos la playa, abrimos las tapas superiores de los vehículos para que algunos soldados pudieran hacer fuego, y se asignaron sectores de seguridad en 360°, mientras que los VAO continuaban la marcha hacia el objetivo, la hasta entonces llamada localidad de Puerto Stanley.

Los primeros disparos de grueso calibre obligaron a la detención de la columna a unos 900 metros del linde de la localidad y al desmonte de las fracciones embarcadas. Nuestra Compañía desplegó adoptando un mayor frente mientras esntraba en posición un cañón de 75 mm y hacía fuego a fin de batir o neutralizar las armas que nos impedían el avance.

Una vez superada esta resistencia se reembarcaron las fracciones y se ingresó a la localidad no hallándose nuevas resistencias.

Nuestra Compañía logró cubrir el área asignada sin mayores problemas, iniciando el patrullaje por las calles que comprendía el área de responsabilidad. Mediante reconocimientos hechos en las casas de nuestra zona, comprobamos que no había víctimas y que salvo los daños en las casas y desde donde nos habían hecho fuego al principio, estaba todo intacto. Habíamos cumplido en cuanto a no derramar sangre y no causar daños y la situación se iba tornando clara. La población no evidenciaba hostilidad.

A la distancia se escuchaban disparos de armas automáticas en nutrido tiroteo en dirección a la residencia del Gobernador.

En estos hechos, según supimos después, perdió la vida el Capitán Giachino, convirtiéndose en la primera víctima del histórico acontecimiento.

Salvo esta lamentable pérdida y el haber tenido dos heridos más, la situación estaba controlada y nuestra actividad quedó reducida a patrullados contínuos a la espera del arribo de las tropas del Ejército.

Ya en horas del crepúsculo, se nos asignó un lugar donde alojar y comer nuestra primera comida caliente en horas de la noche.

Al día siguiente fuimos embarcados por fracciones separadas en distintos aviones junto a varios componenetes de la Compañía. Al decolar noté que tanto a mí como al resto nos ocurría algo similar. Todos mirábamos desde el aire aquel nuevo pedazo de nuestra patria ahora integrado nuevamente al resto del País. Creo que cada uno de nosotros sentimos esa grata sensación que invade el espíritu cuando se ha cumplido con su deber.

9.4 CRONICA DE LA OPERACION "ROSARIO" RELATADA POR EL JEFE DE LA COMPAÑIA "ECHO" Teniente de Navío de Infantería de Marina Carlos César Arruani.

Al presentarme de pase al Batallón de I.M. N°2 fui designado Jefe de la Compañía "Echo" (ECO). Una vez en la Unidad y mientras me integraba a mi Compañía participé de diversas reuniones de Plana Mayor relacionadas todas ellas con la dinámica a imponer al Batallón para el cumplimiento de lo previsto por el Comando Superior y las pautas que iban a regir nuestra actividad a lo largo del año. Hoy repasando distintos hechos vividos recuerdo que fue en una de esas reuniones cuando nuestro Comandante el Señor Capitán de Fragata de Infantería de Marina Alfredo Raul Weinstabl hablando de las importantes actividades que realizaría la Unidad a lo largo del año, nos requirió el máximo de esfuerzo y mucha voluntad para alcanzar en el menor tiempo posible los niveles de adiestramiento fijados, tarea esta a la que me aboqué de lleno.

Cabe destacar que El puesto de Combate que me habían asignado en el Batallón es uno de los más importantes, por la responsabilidad de tener que conducir, adiestrar y administrar una subunidad que podríamos considerarla autónoma para realizar todo tipo de operaciones. Sentirse "dueño" y responsable de una compañía de tiradores es, para cualquier oficial de Infantería de Marina, lograr tal vez , la primer gran satisfacción porque lo integra directamente a las operaciones.

No había alcanzado aún la última etapa del adiestramiento cuando noté en el ambiente un movimiento extraño. Primero de oficiales de altas jerarquías que se reunían en mi Batallón cotidianemente, luego de oficiales de otras fuerzas armadas. De acuerdo a la experiencia y las noticias periodísticas, podía percibir que se trataba de algo muy importante.

En mi carácter de Comando Anfibio y en base a la disciplina inculcada por mis superiores a lo largo de mi corta carrera, decidí hacer caso omiso a mis suposiciones, que eran infinitas y continué el adiestramiento de mi Compañía de acuerdo a los planes posibles, no sin sacarme de encima la curiosidad que por momentos me creaba estados de ansiedad.

Quiero dejar expresamente en claro que mientras escribo estas pa-

47

labras, estoy haciendo un esfuerzo para no dejarme llevar por la emoción que me causa la desaparición física de mi coprovinciano el entonces Capitán de Corbeta IM. Pedro Edgardo Giachino con el cual al tener muchas cosas en común, guardábamos una estrecha relación. Y siento el deseo de nombrarlo puesto que mi impaciencia por conocer lo desconocido, quedó parcialmente superada por sus palabras a la salida de una reunión (a la cual yo no tenía acceso) y que fueron las siguientes: "Usted haga tranquilo su trabajo porque el bloqueo se lo voy a ejecutar yo".

Un sentimiento de felicidad me llevó a contestarle que entonces, mi trabajo el(cual desconocía ampliamente)lo ejecutaría con el mayor ahínco posible. No quiso decirme absolutamente nada más.

Sentado en mi escritorio comencé a pensar en infinitas posibilidades.

Será un ejercicio? Será una operación real? Pero... dónde?, alguien algún día me lo tendría que contestar.

A partir de ese momento el rumor de guerra comenzó a circular por mis venas.

Si me tenía que hacer un bloqueo, mi tarea debería ser algo muy importante cualquiera fuera la situación.

Pasaron los días, muy pocos, y me encontré embarcado en el BDT ARA "San Antonio" el 28 de marzo de 1982.-

Me encontraba emocionado y curioso pues aún no había recibido ninguna orden de operaciones, algo fuera de lo común ante la eventualidad de una ejercitación. Pero mi emoción se incrementó al encontrar a bordo del buque a un señor que durante el año 1975 había marcado en mi preparación profesional de Comando lo que significaba ser un soldado de mi Patria y había contribuido a que sintiese realmente el sabor de sentirme consustanciado con la fórmula de Defender la Patria hasta perder la vida. Se trataba del Teniente Coronel Mohamed Alí Seineldín.

Cada momento que transcurría era mayor mi ansiedad. Al tercer día de navegación mi Comandante nos impartió a los distintos Jefes de fracción la orden de operaciones.

"Simplemente" con mi Compañía de tiradores debía ocupar en primer lugar el aeropuerto de Puerto Argentino y luego la ciudad del mismo nombre.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 253

El asombro me llenó primero de emoción, luego de satisfacción y luego, sin avergonzarme de decirlo, de cierto temor ya que en la playa de desembarco, de acuerdo a las conclusiones de inteligencia, se esperaba resistencia por parte del enemigo.

Inmediatamente y luego de analizar la situación, me aboqué a la tarea de preparar lo que sería mi plan tentativo de acuerdo a las pautas impuestas por el comando , el que al día siguiente luego de algunas correcciones fue aprobado para ejecutar la operación.

Se trataba de una operación anfibia con proyección hacia el interior de la Isla Soledad. Por primera vez viviría una ~~en mi vida iba a experimentar una~~ experiencia para mí desconocida que ~~se~~ traducí~~a~~da en palabras~~:~~ era: ESTABA EN SITUACION DE GUERRA.

Al día siguiente de recibir la orden de operaciones me incrementan la misión, otorgándoseme también los objetivos vitales de la localidad. En mi interior había logrado un doble objetivo, también debía cumplir operaciones que normalmente las ejecutaban las tropas comandos. Me sentí anímicamente completo y satisfecho.

El día 1° de abril impartí la orden de operaciones a mis oficiales subordinados, Guardiamarina Faustino Lavia, Jefe de la 1° Sección, Guardiamarina Antonio Sanchez, Jefe de la 2° Sección, Suboficial Segundo Ramón Aguirre, Jefe de la 3° Sección, Suboficial Segundo Juan Medina, Jefe de la Sección Apoyo, Suboficial Segundo Roberto Millán, Encargado de Compañía y Cabo Principal Rodolfo Guzmán, Jefe de Pelotón de Compañía. Aclaradas las dudas y efectuando un ensayo en la carta nos retiramos a descansar.

El día 2 de abril de 1982 hubo diana a las 0400 horas y a las 0500 nos encontrábamos ya embarcados en los Vehículos Anfibios para formar la primera ola de desembarco.

Tremenda fue la impresión que me causó ver mi objetivo desde a bordo.

Producido el lanzamiento de las embarcaciones rápidamente llegamos a la Playa de Desembarco. No hubo resistencia. Mientras sobrepasábamos la cabeza de Vanguardia, pues se debía ampliar la ocupación del primer objetivo físico que era el aeropuerto, ordené desembarcar y formar cadena.

La pista de aterrizaje se encontraba obstaculizada por todo tipo de vehículos, situación que en mi apreciación no había previsto por

lo que se me ordenó desalojar la misma para permitir ~~a posteriori~~ el aterrizaje de los aviones Hercules que traían a bordo a unidades del Ejército Argentino.

Por el tiempo que demandó la tarea, el resto del Batallón decidió continuar con la operación mientras mi Compañía desalojaba los obstáculos. Esto lo hicimos bajo las órdenes del Teniente Coronel Seineldín.

Durante esta tarea comenzaron los enfrentamientos.

La cabeza de vanguardia había encontrado resistencia un kilómetro antes de llegar a Puerto Argentino.

El Capitán Pita, me ordenó reunirme de inmediato con el resto de mi Batallón puesto que el enfrentamiento había comenzado y necesitaban la presencia de mi Compañía en el lugar.

Rápidamente me dirigí al puesto de Comando del BIM 2, donde el Capitán Weinstabl, que dirigía el combate, me ordenó que penetrara en Puerto Argentino y ocupara la localidad, que el resto de las fracciones apoyarían mi ingreso.

Mis cinco vehículos anfibios formados en columna comenzaron el ingreso a Puerto Argentino.

Debo reconocer que no fue difícil la penetración debido al apoyo de fuego recibido a ambos lados de la ruta de aproximación, lo que aceleró el cumplimiento de mi misión.

Al comenzar el ingreso a la localidad observamos que el enemigo había abandonado posiciones de morteros, ametralladoras, lanzacohetes, armas automáticas, vehículos, se despojaban de los uniformes de combate y se introducían dentro de la localidad. La orden era tajante, COMBATE INCRUENTO, no matar, salvo en caso de extrema necesidad.

A los pocos minutos había cumplido mi misión. Había ocupado mi zona de responsabilidad en Puerto Argentino, lo que constituye el orgullo más honroso que pienso le puede pasar a cualquier Infante de Marina al ver coronado con resonante éxito la misión ordenada.

Al finalizar esta crónica quiero dejar expresamente en claro que como Infante de Marina, al haber participado de un acto de soberanía de tal magnitud, siento la necesidad de agradecer a mis superiores la confianza puesta de manifiesto en mi persona y a mis subordinados por la abnegación y espíritu de sacrificio demostrado, ambas actitudes características de la Infantería de Marina Argentina.

[illegible]

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 255

9.5. CRONICA DE LA OPERACION ROSARIO RELATADA POR EL ENCARGADO DE LA COMPAÑIA "ECHO" Suboficial Primero de Infantería de Marina Roberto Millán

Día 28 de marzo. Los días anteriores a esta fecha, la Compañía había realizado varios alistamientos, logrando un buen nivel de preparación. Luego de ser inspeccionada, embarcamos en los vehículos y trasladándonos a la Base Naval Puerto Belgrano, donde llegamos a las 0830 hs., para embarcar en el Buque ARA "Cabo San Antonio". A 1140 hs., el buque soltó amarras y comenzó la maniobra para abandonar el puerto e iniciar la navegación, llevando a bordo a una gran cantidad de jóvenes que jamás habían conocido la vida a bordo y que en esta ocasión vivían esta experiencia por primera vez.

No había transcurrido mucho tiempo cuando se anunció por los difusores que se debía pasar a rancho. En esta primera maniobra se puso en evidencia lo atestado que se hallaba el buque. No obstante el ingenio superó este primer problema.

La tarde transcurrió sin mayores inconvenientes; la tropa en gran parte descansaba en sus alojamientos, mientras que el resto se entretenía observando el mar y a otras unidades navales que navegaban relativamente próximas a nuestro buque.

A la noche, después de cenar se nos entretuvo mediante el circuito cerrado de TV con que cuenta el buque hasta que lentamente se fueron haciendo presentes los primeros vaivenes que nos avisaban que el mar estaba perdiendo la calma que hasta el momento había mantenido, El cambio se comenzó a sentir sobre todo en el personal novato en navegación, ya que fue el primero en buscar su cucheta para sobrellevar mejor el efecto del movimiento que lentamente se iba acentuando a medida que transcurría el tiempo.

En navegación, lunes 29 de marzo: el buque comenzó a moverse más fuerte, en consecuencia nuestras tropas empezaron a sentirse mal, lo que aumentó la ausencia del personal a comer, tanto al almuerzo como a la cena. Durante esa noche se notó un aumento en el oleaje, lo que hacía que el buque se moviera cada vez más, a tal punto que comenzamos a sentir el ruido que producen las hélices fuera del agua. Esto causaba algo de temor en el personal bisoño y por qué no, también en los más avezados.

Martes 30 de marzo: el buque, por el rumbo que llevaba aumentó su

rolido a tal punto que se soltó el trincado de un vehículo anfibio. La tarea de afirmarlo de nuevo a la cubierta tuvo ocupado al personal del buque largo tiempo para superar y controlar este contratiempo, que felizmente terminó muy bien a pesar de haber sido una tarea riesgosa.

Miércoles 31 de marzo: comenzamos con la práctica de embarco en los vehículos asignados. Posteriormente se procedió al alistamiento de munición y equipo como así también a ultimar detalles de almacenamiento y depósito de aquellos elementos que no serían bajados a tierra: YA SABIAMOS DE NUESTRA MISION.

Jueves 1 de abril: se repitieron las prácticas de embarco de las tropas y los Jefes ultimaron sus preparativos e impartieron los conceptos sobre la operación del próximo día. En el personal se notaba un gran cambio: su estado de ánimo era muy bueno. Se captaba una suerte de ansiedad por llevar a cabo nuestra tarea; las islas serían al fin nuestras.

Viernes 2 de abril: NAVEGAMOS EN AGUAS MALVINENSES: a las 0400 hs. tocó "diana" y a continuación todo el personal desayunó para luego equiparse, listo a desembarcar. A la hora ordenada, se impartió la orden de ocupar los VAO. Posteriormente se abrieron las compuertas del buque, y uno a uno los vehículos se lanzaron al mar rumbo a la playa. Tras un lapso de 15 minutos de navegación tocamos la playa, abrimos las compuertas y se asignaron sectores de seguridad en los 360° mientras que el VAO continuaba la marcha hacia el objetivo:la hasta entonces llamada localidad de Puerto Stanley. Los primeros disparos de grueso calibre obligaron a detener la columna a unos 900 metros del linde de la localidad y echar pie a tierra a las fracciones embarcadas. Nuestras tropas se desplegaron adoptando un mayor frente mientras entraba en posición un cañón de 75 mm y hacía fuego a fin de abatir o neutralizar las armas que nos impedían el avance. Nuestra Compañía sobrepasó a la que había desplegado y nos brindaba apoyo de fuego, llegando a la localidad e iniciando el patrullaje por las calles que comprendían el área de responsabilidad que teníamos asignada.

Mediante reconocimientos en aquellas casas en nuestra zona comprobamos que nuestras acciones no habían cobrado vida alguna y no había daños importantes, o sea, habíamos cumplido en cuanto a no derramar

sangre. La situación se iba tornando clara y la población no evidenciaba hospitalidad. A la distancia se escuchaban disparon de armas automáticas en nutrido tiroteo con las tropas que defendían la residencia del Gobernador, momento en que apareció corriendo un Comando Anfibio, que nos pidió ayuda manifestando que había sido herido el señor Capitán Giachino. De inmediato se ordenó avanzar a la 2° Sección en apoyo de esta gente; yo recibí la orden de ir por delante con un VAO, a los efectos de poder retirar los posibles heridos.

Antes de entrar en acción, se nos ordenó suspender el ataque y mantenernos en posición, hasta que antes del mediodía, ocupamos el dispositivo previsto en el sector que teníamos asignado.

Ya en horas de la noche, se nos asignó un lugar donde alojar y comer nuestra comida caliente. Al día siguiente fuimos embarcados en distintos aviones, y reintegrados a nuestros asientos naturales. Yo tuve que permanecer un día más en aquel lugar esperando la llegada del buque, donde embarcaría todo el material de mi compañía. Creo que fue el momento más emotivo de mi vida: HABER PODIDO DEFENDER MI PATRIA.

9.6. CRONICA DE LA OPERACION ROSARIO RELATADA POR EL JEFE DEL PRIMER GRUPO DE LA PRIMERA SECCION DE LA COMPAÑIA "ECHO" Cabo Primero de Infantería de Marina Francisco Falchi.

Todo esto se iniciaría al regreso de mi licencia anual. Cuando me presenté en mi unidad estábamos próximos a iniciar un ejercicio en el sur de nuestro país; son las actividades que normalmente realiza la Infantería de Marina para su preparación; así se mantiene el buen estado de adiestramiento que la caracteriza.

Las prácticas se llevaron a cabo sin ninguna novedad en Golfo Nuevo. Al regreso a la Base de IM Baterías se nos informó que estábamos acuartelados, lo cual nos sorprendió pues el motivo nos era desconocido.

Preparamos nuevamente nuestro equipo y nos alistamos para ser transportados a donde se nos ordenara.

El día 28 de marzo a la madrugada llegó la orden de "Alistamiento". Todo el personal se movía con rapidez y las tareas se realizaban en orden y bien organizadas. A las nueve de la mañana fuimos transportados a Puerto Belgrano.

Vimos en el lugar un gran movimiento de efectivos y nos dimos cuenta que no se trataba de otra práctica.

Embarcamos en el Buque ARA "Cabo San Antonio" del que habíamos desembarcado hacía pocos días.

Todo el embarco se realizó con gran rapidez y antes de que ocupáramos nuestros alojamientos (sollados), el buque se ponía en marcha.

Tuvimos varios días de navegación; en el transcurso de la cual, nuestra actividad se resumía a preparar el armamento y descansar.

El mar no ayud~~aría~~ó para nada, pues nos castig~~aría~~ó bastante.

El tercer o cuarto día de navegación todavía nos encontró casi a la mayoría de nosotros, sin saber qué destino llevábamos, pero las prácticas de desembarco en nuestros vehículos anfibios se llevaron a cabo en varias oportunidades para lograr rapidez y ultimar detalles.

Una tarde se nos ordenó que nos reuniéramos en el sollado, debido a que recibiríamos directivas. Entonces fue cuando el ~~Señor~~ Almirante Büsser nos habló mediante los difusores. Dijo que nos dirigíamos a las Islas Malvinas para "recuperarlas", debíamos tratar a los ingleses que hiciéramos prisioneros con respeto, al igual que a los civiles.

Cualquier delito sería castigado con el mayor rigor.

Una vez que terminó de hablar nos deseó suerte y culminó con un "Viva la Patria", que fue respondido a toda voz. También se comenzó a entonar la marcha del Infante de Marina y al poco rato comenzamos nuevamente a preparar nuestro equipo.

Nadie sabía lo que podía suceder. En todos los rostros se notaba un poco de miedo (quien no lo tendría, era la primera vez que entraríamos en combate). Qué nos esperaba en tierra? ¿alcanzaríamos a llegar?; cómo estaba preparado el enemigo?, y muchas otras preguntas nos hacíamos en esos momentos.

Cenamos y nos acostamos; muy pocos dormimos pues todos pensábamos en nuestras familias, amigos, compañeros, novias y en la preocupación que sentirían ellos por lo que nos pudiera pasar.

A las ~~0300~~ 0400 hs. aproximadamente nos levantamos y concurrimos al comedor a desayunar, luego nos colocamos el equipo y cuando se ordenó, nos dirigimos a los VAO ya asignados de antemano.

Todo estaba listo y se nos ordenó embarcar. Nos dirigimos por los corredores del buque hasta la bodega, donde embarcamos. Cuando todos estuvimos ubicados , la compuerta del VAO se cerró. En su interior nadie hablaba; todos escuchábamos los transmisores para enterarnos qué sucedía afuera. El VAO se puso en marcha y salimos del buque. Poco después llegábamos a nuestras Malvinas. Tratábamos de alentar y dar confianza a nuestros conscriptos, mientras nos acercábamos a la playa.

Cuando sentimos que las orugas se movían, nos sacamos los salvavidas y abrimos las compuertas de la parte superior del VAO. Para entonces sentíamos una gran tranquilidad ya que no encontrábamos la resistencia inicial que temíamos tanto.

Los VAO avanzaban con gran rapidez hacia nuestro primer objetivo: "el Aeropuerto". Cuando estábamos muy próximos, desembarcamos, desplegamos y apoyamos a las fracciones que avanzaban más adelante.

Pisábamos por primera vez las Malvinas y una gran emoción me cubría, no podía pensar en cosas extrañas ya que debía conducir mi grupo.

Rápidamente empezaba a recordar todo lo aprendido: mantener el enlace con el Jefe de sección, controlar los pelotones, ver a los grupos vecinos... Todo lo aprendido.

Otra de las compañías avanzaba en esos momentos hacia la ciudad.

De pronto nuestro pabellón comenzó a flamear en el Aeropuerto."Objetivo Tomado" y un ¡Viva la Patria! se desprendió de muchos combatientes, muchas lágrimas se escapaban, estábamos por fin en NUESTRAS ISLAS

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 260

MALVINAS, las recuperábamos para nuestro pueblo y moriríamos para defenderlas.

Una vez que mi compañía retiró todos los obstáculos de la pista de aterrizaje, nos dirigimos hacia la ciudad, donde tenía lugar en esos momentos un breve combate.

No sentía miedo, tal vez por la emoción o la tensión. Además, todo pasaba rápidamente.

Ingresamos a la ciudad y nos dirigimos hacia la zona donde se encontraba la casa del Gobernador. Allí, los "Comandos" trataban de desalojar a los ingleses.

Un Comando se comunicó con nuestro jefe de compañía y le solicitó refuerzos; se destacó una sección y creo que esto es lo que decidió al enemigo a rendirse.

Luego nos dedicamos a patrullar la ciudad y controlar los civiles para evitar ataques.

Las Malvinas eran nuestras. A las 1600 hs. empezamos a ver gente del Ejército que ingresaba a la ciudad. Nos tocaba entonces el turno de descansar.

Nuestra misión estaba cumplida. Habíamos recuperado las Malvinas para nuestro pueblo.

Nos tocaba replegarnos y entregar su seguridad al Ejército.

Desde las "Islas" fuimos transportados por avión a Río Gallegos y al día siguiente, hacia nuestra unidad en la Base Baterías.

Cuando llegamos no lo podíamos creer todavía, pero me sentía muy orgulloso de haber participado en la Operación "Rosario".

En esos días para los argentinos éramos héroes y todos nosotros e inclusive los soldados que llegaban a las Islas, todos estaban dispuestos a morir por mantener ese pedacito de patria que nos pertenece legítimamente.

Hoy "ellos" las tienen nuevamente, pero estoy seguro que las volveremos a recuperar,

a Aunque "ellos" sean superiores en experiencia y técnica, o tengan ayuda de otras potencias.

Yo me pregunto dónde se encontraba el pueblo cuando regresamos. Después de haber perdido esta batalla a nadie le importaba, solo se escuchaban reproches.

¡Qué cierto es el refrán que dice: "El hombre se acuerda de Dios en la necesidad y del soldado en la guerra, y cuando éstas terminan, Dios es olvidado y el soldado despreciado".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 261

9.7. CRONICA DE LA OPERACION ROSARIO RELATADA POR EL JEFE DE LA PIEZA 1 DEL GRUPO 60 DE LA COMPAÑIA "ECHO" Cabo Primero de Infantería de Marina Carlos Daniel Palacios.

Estábamos listos, se habían ultimado todos los detalles después de tanto navegar. Nos acercábamos al objetivo.

Me asomé a la cubierta del buque de desembarco y ¡vaya que era imponente!, ESE era el objetivo: las luces amarillas que divisaba desde el lugar donde me encontraba daban la impresión de ser una ballena. Allí estaban NUESTRAS ISLAS MALVINAS.

Faltaba poco, muy poco para el desembarco. Todos murmurábamos y nos mirábamos como diciendo ¿ lo imaginaste alguna vez?-. Pero nadie lo decía, todos reservábamos nuestras ideas y pensamientos, hasta que al fin llegó el momento. Los difusores resonaban en todo el buque diciendo que teníamos que ocupar nuestros puestos en los vehículos anfibios.

Corríamos nerviosos y ansiosos a la vez. Subimos a los vehículos y nos hicimos a la mar. Ibamos a oscuras, palpando nuestros armamentos y equipos, y diciéndoles a nuestros conscriptos cómo sentarse, cómo aferrarse. No podíamos dejar pasar detalle alguno. La distancia desde el buque hacia la playa parecía infinita, no veíamos la hora en que las orugas tocaran tierra; ¡ahora sí! .- Exclamó alguien. "VAO tocó tierra". Abrimos las compuertas del techo para observar y dar Seguridad. Mis ojos no alcanzaban a ver todo lo que quería, porque yo mismo no lo podía creer; eran nuestras islas. Sí, era nuestro suelo.

Los vehículos iban encolumnados y devorando terrenos con sus orugas. Estaba impaciente, no escuchaba disparos y no se había producido todavía ningún ataque enemigo. Seguíamos avanzando, aferrando nuestros fusiles. Así llegamos a las proximidades del Aeropuerto y descendimos del VAO. Yo era Jefe de Pieza de Mortero de 60 mm. Tomamos posiciones y comenzamos a avanzar pisando las huellas que dejaba el vehículo por si estaba el terreno minado. Cuando llegamos al Aeropuerto, entré en posición con mi mortero y me asignaron un blanco, apunté, preparé la munición y esperé la orden de fuego. El blanco era un hangar, un tinglado bastante grande.

Mientras tanto, las secciones de tiradores desplazaban los vehículos y obstáculos que había sobre la pista, y que fueron colocados por

los ingleses para evitar el aterrizaje. Previamente verificaban si no habían colocado explosivos o trampas cazabobos.

Se despejó la pista, se inspeccionó todo el Aeropuerto y me ordenaron seguir avanzando cambiando la dirección de avance. Qué bronca tenía, no había podido tirar con mi mortero; vaya que maldecí!...no había podido disparar.

Empezamos a avanzar hacia Puerto Argentino. Estábamos a varios kilómetros cuando de repente sentimos los primeros disparos y vimos los tiros de morteros que caían resonando y levantando humo. Ahí recordé las palabras del Almirante Büsser un día antes del desembarco diciéndonos que "debíamos tener valor y que muchos iban a caer" me resonaban esas palabras, pensaba en mis compañeros que ya habían tenido contacto con el enemigo, pero cerré los ojos y seguí avanzando, pensé que era un profesional de la guerra. Pensé que la Infantería de Marina me preparó para eso y seguí.

Subimos nuevamente a los VAO con destino a Puerto Argentino, Ibamos hacia donde se veía de tan lejos que ya estaban combatiendo. Nos detuvimos. Faltaba un paso. Estaba impaciente... Nuevamente avanzaron los vehículos, pasamos a varios y una compañía que estaba en posición con Morteros 81 mm y Cañones 75 mm. Me llenó de orgullo y admiración, ver al frente a nuestro Comandante el Capitán de Fragata Alfredo Weinstabl mientras en el VAO en que yo iba estaba nuestro Jefe de Operaciones del Batallón Capitán de Corbeta Néstor Hugo Carballido.

Penetramos en Puerto Argentino (seguíamos escuchando disparos).

Al principio había casas muy apartadas hasta que al llegar a una especie de baldío, ví algo que me llamó la atención: era un mortero abandonado intacto. Seguimos avanzando. Las casas parecían abandonadas. Había Infantes de Marina cubriendo cada metro. Luego algo me dió "bronca". Un inglés desde su casa, a través de la ventana levantó su mano alzando su dedo índice y meñique, nos hacía "los cuernos". Me dió "bronca". Seguimos recorriendo calles hasta llegar a un campo detrás de la casa del Gobernador. El combate ahí era arduo. Estaban nuestros Comandos Anfibios. Me ordenaron entrar en posición con mi mortero y esperar órdenes. Así lo hice y esperamos ahí varias horas. El Jefe de Compañía destacó una sección en apoyo de los Comandos por detrás de la casa del Gobernador. Luego, lo inesperado; comunicaron por radio a nuestro Jefe de Compañía que habían herido al Capi-

tán Giachino y momentos después, que había fallecido. Ya habíamos perdido a nuestro primer Infante de Marina, nuestro primer soldado argentino ¡qué odio sentimos!

Al cabo de unas horas avanzamos hacia la casa del Gobernador. Todo había terminado. Hubo una formación. El Padre Mafezzini nombró al Capitán Giachino y así se izó el pabellón nacional. Luego ~~Sin lugar a dudas terminado esto, fuimos desfilando~~ nos encaminamos al pueblo; allí descansamos, hasta que a medio día llegó el Ejército, con sus vehículos enmascarados como para combatir. Nuestro 2do Comandante Capitán de Corbeta Jorge Hugo Santillán había avanzado del otro lado del puerto en persecución de ingleses que habían huído del pueblo y aclaró que eran soldados ingleses. No civiles. La tarea era de los Infantes de Marina Argentinos.

Los civiles no fueron tocados. Se los chequeaba y circulaban por las calles. Hubo algo que me llamó la atención. Cuando estaban repartiendo la leche por las casas, una anciana se acercó a nuestro grupo y nos ofreció un sachet de leche. No lo entendí después de ver que me habían "hecho los cuernos".

Permanecimos en Puerto Argentino hasta el anochecer. Cenamos en el Aeropuerto hasta que nos embarcaron en un avión para regresar al continente. Mientras estuvimos esperando allí veíamos como embarcaban al para entonces ex Gobernador de las islas con soldados ingleses, previa revisación.

Hasta ahí mi experiencia había sido poca y mucha a la vez. Estaba más tensionado y nervioso que nunca, porque todavía no había visto a todos mis compañeros. Recién al llegar al Batallón me abracé a todos ellos y tranquilicé mi ánimo, pero me sentía muy orgulloso porque habíamos recuperado nuestro suelo, nuestra tierra. Sabía que yo había reconquistado esa porción de suelo patrio con mis compatriotas, por eso sé que ese suelo es nuestro: por el Capitán Giachino y por todos nuestros soldados que regaron con su sangre un pedazo de Patria. Amén.

9.8 VIVENCIAS DEL MENSAJERO DEL COMANDO DEL BIM 2

Conscripto Clase 62 Jorge Omar Vazquez

No voy a comentar las operaciones en sí, voy a contarles que sentí como soldado y ser humano. Tal vez no pueda expresar en un papel lo experimentado en ese momento, pero es válido el intento, ya que esto servirá de testimonio de ~~las experiencias vividas~~ lo vivido por uno de los tantos que hemos participado en esa operación.

1° de Abril de 1982, la voz del Contraalmirante Carlos Alberto Büsser sale por los altavoces del Cabo San Antonio. Ese es el momento en que se confirman nuestras sospechas; íbamos al combate; hasta ese momento no sabíamos contra quién pero a esa incógnita se le puso nombre "Inglaterra". Hubo en la gran mayoría de los soldados un cierto grado de perplejidad, no entendíamos que la guerra que veíamos en la televisión se podía convertir en realidad y ser nosotros los actores.

Nos mirábamos unos a otros y nuestra pregunta sin formular fue la misma ¿cuál de mis compañeros no estará mañana con nosotros?¿Cuál será la cara conocida que no veremos más, a partir de mañana? y fueron preguntas que nunca quisimos contestar. Esa tarde sentimos que la instrucción que habíamos tenido, realmente , era útil, que las prácticas, las campañas, servían y más de uno nos arrepentimos de habernos "fondeado" de algunas de ellas.

Esa noche revisamos repetidamente el equipo, poníamos en práctica lo que durante un año se había aprendido en el Batallón; fijarnos si el fusil está limpio, que el cargador no se trab~~ase~~e, que estuvieran bien cosidos los tiros de la mochila. Aprendimos a valorar lo que era esa bolsita de plástico, llamada "bolsa de curaciones", que por mucho tiempo la habíamos mirado con indiferencia, creyendo que era inútil y desde ya, pusimos en las mochilas, el equipo de mate. Era un bulto más, pero para nosotros, justificado. Quien te decía que por ahí nos tomábamos unos mates a las apuradas.

Ese día conocimos quién era quién. Vimos que aquel que gritaba tanto en el Batallón, era un blando comparado con aquel otro Guardiamarina que nos hacía la pata para tomar mate en instrucción o aquel otro colimba que era el cacique, pasaba a ser un poroto, comparado con el fervor que tenía el provinciano callado.

También estaba el superior al que tanta bronca le habíamos tenido

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 265

por las "manijas" que nos "comíamos" y que en ese momento estaba al lado nuestro, tratando de alentarnos y tranquilizarnos. Pero todos nos dimos cuenta que estábamos dispuestos a escribir esa página de la Historia Argentina. Algunos teníamos real conciencia del paso importante que iba a dar el país al romper con las cadenas de dependencia con aquellos que allá por el año 1806 y 1807 trataron de invadirnos, los que usurparon en 1833 lo que hoy teníamos que recuperar y a los que también les habíamos visto la cara o a sus amigos en 1845,en la Vuelta de Obligado y los que hoy nos estaban oprimiendo económicamente.

Otros no comprendían exactamente porqué teníamos que recuperar las Islas, pero igualmente estaban dispuestos a dar su sangre por esa Patria que no la entendían del todo bien, pero que la sentían en las fibras más íntimas de su ser.

Llegó la hora de la verdad y muchos de nosotros, canchereando nuestro miedo fuimos al frente , pensando y grabando la imagen de nuestros seres queridos y apretando los dientes por estar disparando con un fusil a ese inglés que no conocía, pero que igual odiaba. Bronca, mucha bronca porque esos rubios grandotes no entendían de derecho, de razones, de tradición y no entendían que pibes de 20 años pusieran su pecho a la metralla por el solo hecho de amar la Patria.

El inglés se rindió, y todo terminó; y nosotros nos preguntamos, ahora qué?... Argentina y los argentinos aprobarán este hecho consumado, este pueblo tan castigado podrá entender que la independencia recién ha comenzado? Argentina seguirás por el camino de la libertad?

La historia de Malvinas ya tiene el nombre de sus héroes, Giachino, Almonacid y todos los argentinos que pusimos el pecho en tierras tan remotas. pero tan argentinas como el Chaco.

Mi mayor anhelo que esta toma de Malvinas y estos muertos sirvan para encontrar el camino de la identidad nacional, que cada argentino sienta su patria como la sintieron los revolucionarios de mayo, y que aprendamos que si bien la guerra no es el mejor camino, a veces, es el único.

Estuve satisfecho, puse y pusimos todo lo que teníamos para que las cosas salieran bien, no sabíamos si los ingleses vendrían o no,

no sabíamos si el pueblo apoyaría o no, si los políticos y el mundo entendería nuestras razones, pero no importaba, mis compañeros y yo habíamos cumplido por la Patria y esperábamos que la Patria cumpliera con nosotros. Esta historia escrita con sangre todavía tiene las páginas vivientes y otras por escribir; ya hemos cumplido con la misión encomendada, y estamos dispuestos a seguir cumpliéndola, lo que se avecina, no lo sabemos , pero sí sabemos que nosotros solos no podemos luchar contra todos; aquí en los puestos de combate tendremos que estar todos aquellos que se sientan realmente argentinos.